Leonard Hybichow

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca od wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA-PORT — Telefon 15-24

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

BIURO BUDOWLANE

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 **GDYNIA** UL. PORTOWA

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TOWARZYSTWO SPEDYCYJNE

J. H. BACHMANN

Sp. z o. p.

Starowiejska 26 **GDYNIA** Telefony: 16-93, 16-94

Spedycja lądowa i morska Specjalność: Przeładunek bawełny

BIURO BUCHALTERYJNO-REWIZYJNE

M. PACOSZYŃSKIEGO zaprzysiężonego rzeczoznawcy ksiąg handlowych

ul. Abrahama 9 — dom Marszała — Telefon nr. 1294

Sporządzanie i analiza bilansów. Reorganizacja, rajonalizacja księgowości. Prowadzenie księgowości w abonamencie

TREŚĆ:

Str.

Juljan Rummel: NA TLE ZAGADNIEŃ OPŁAT PORTOWYCH 5

Rygiel: CHARAKTERYSTYKA BUDOWY PORTU GDYŃSKIEGO I REZULTATY OSIĄGNIĘTE W R. 1933. 7

L. G.: HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI A GDYNIA 9

B. K.: OBROTY TOWAROWE PRZYBRZEŻNE ORAZ Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ W R. 1933 9

WIADOMOŚCI Z GDYNI
- Z prac Izby 11
- Ruch statków w porcie gdyńskim w r. 1933 . . 11
- Położenie gospodarcze Gdyni w grudniu 1933 . 12
- Ruch budowlany w Gdyni w grudniu 1933 . . 12
- Nowe ekspedycje kolejowe w porcie 12
- W sprawie informacji, dotyczących kosztów przeładunku i frachtów morskich 13
- W sprawie pobierania opłat przez firmy maklerskie 13
- Założenie na staple'u pierwszego okrętu na stoczni gdyńskiej 13

Z PORTU GDAŃSKIEGO
- Obniżenie opłat portowych 14
- Udział Gdańska w handlu zamorskim Polski w grudniu 1933 14

WIADOMOŚCI MORSKIE
- Ruch statków w porcie Helsinki w r. 1933 . 14
- Statki morskie o napędzie elektrycznym . . . 14
- Współpraca Norddeutscher Lloyd z Hamburg-Amerika Linie 14
- Ruch statków w Kanale Suezkim w r. 1933 . . 14

SPRAWY KOMUNIKACYJNE
- Połączenie telefoniczne pomiędzy Polską a Wyspami Bahama 15

Str.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE
- Wywóz węgla polskiego i angielskiego na rynki skandynawskie 15
- Import bekonów polskich do Anglji w r. 1933 . 15
- Handel polsko-fiński w r. 1933 15
- Ograniczenia importu towarów niemieckich do Finlandji 15
- Widoki zbytu polskich wyrobów włókienniczych w Finlandji 16
- Handel zagraniczny Francji w r. 1933 17
- Układ handlowy pomiędzy Polską a Danją . . 17
- Wysyłki wzorów do Holandji 17
- Wywóz kompensacyjny przez lądowe urzędy celne 18
- Wprowadzenie systemu metrycznego w Turcji 18
- Zmiany przepisów celnych i dewizowych, zanotowane przez P. I. E. w okresie od 7 do 17 stycznia 1934 r. 18

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE
- Firmy, poszukujące kontaktu z eksporterami polskimi 19

WYSTAWY I TARGI
- Polska na Targach Lewantyńskich 20
- Targi Międzynarodowe w Rio de Janeiro . . . 20

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU
- Antoni Hryniewski: Rozwój handlu i przemysłu rybnego w Gdyni i na wybrzeżu . . . 21
- Kronika 22

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW W GDYNI I W GDAŃSKU 23

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III — GDYNIA, 31 stycznia 1934 r. — NR. 3

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 5,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

NA TLE ZAGADNIENIA OPŁAT PORTOWYCH.

Wszelkie zagadnienia, związane z eksploatacją portów powinne być poddawane bardzo głębokim i skrupulatnym badaniom, a wszelkie zarządzenia, ich dotyczące, muszą być oparte na wskazaniach, wypływających z życia samego i warunków, w jakich dany port pracuje. Jeśli zasada ta znajduje zastosowanie przy eksploatacji portów o wieloletniej praktyce i doświadczeniu, to tem bardziej liczyć się z nią należy, gdy chodzi o port młody, jakim jest Gdynia. Każde niedosyć rozważone posunięcie może bowiem wpłynąć ujemnie nietylko na bezpośredni rozwój portu, lecz również, co jest może sprawą o bardziej doniosłem znaczeniu, przynieść poważne szkody gospodarstwu państwowemu wogóle. Uwagi te nasuwają się same przez się w związku z ostatnio odbytą na posiedzeniu Tymczasowej Rady Portu dyskusją nad wprowadzeniem nowych przepisów o opłatach portowych.

Do sprawy tej podchodzić należy przedewszystkiem z założeń ogólnych, które w niżej przytoczonych uwagach mam pokrótce przedstawić.

Przytoczę przedewszystkiem opinje kilku najbardziej poważnych autorytetów portowych: M. Bunnies, główny inżynier portu hamburskiego wyraża się tak:

„Porty niemieckie wszystkie pracują ze stratą.

„Port nie powinien stać się przedsiębiorstwem (dochodowem).

„Winien on być czynnikiem, pobudzającym interes gospodarczy ogólny".

Pan M. G. Ingianni, Dyrektor Dep. Marynarki Handlowej w Rzymie pisze tak:

„Porty dają korzyści nietylko swym interesentom. Przyczyniają się one również do rozwoju stosunków handlowych największego znaczenia, interesujących całe Państwo, lub prowincje, rejony i komuny lub poszczególne dziedziny działalności prywatnej. Jest więc słusznem, aby wszyscy zainteresowani przyjmowali udział w wydatkach na porty odpowiednio do ich zainteresowań".

„Należy specjalnie unikać, aby statki, pasażerowie i towary nie były obciążane opłatami dla pokrycia niedoborów (deficytów) budżetowych".

XV. Międzynarodowy Kongres Żeglugi, koncentrujący w sobie najbardziej kompetentnych znawców portów całego świata, autorytet których jest przyznawany przez wszystkie Państwa, ujmuje tę sprawę w sposób następujący:

„Bardzo duże środki są stale potrzebne dla utrzymania, eksploatacji i ulepszenia dużych portów".

„Należy pociągnąć do ich finansowania nietylko interesentów (portu), lecz również Państwo i środowiska, które są zainteresowane w rozwoju obrotu, lub które z tego korzystają".

Pragnąłbym przytem zwrócić uwagę na ogromną ważność **stałości** w dziedzinie opłat portowych. Ponieważ te opłaty nie są czemś oderwanem od życia a stanowią czynnik kalkulacyjny dla handlu, wszelkie ich podwyższenie może mieć daleko idące skutki w szeregu dziedzin handlu i przemysłu. Zmniejszenie wszelkich opłat zawsze jest spotykane z zadowoleniem, natomiast wszelkie podwyż-

szenie w wielu wypadkach narusza kalkulację, co może się odbić ujemnie na stosunkach gospodarczych nawet wewnątrz kraju.

Przechodząc do sprawy konkurencji portów, pragnąłbym przedewszystkiem zwrócić uwagę na to, że zagadnienie to u nas nie jest przestudjowane, w związku z czem panujące pod tym względem zapatrywania nie są dość głębokie.

W tej konkurencji działają różne i różnorodne siły i byłoby bardzo wskazanem, aby się znalazł u nas ekonomista, który poddałby to zagadnienie naukowej analizie. Takie próby robiono np. w Ameryce.

Pobierane od statków opłaty portowe mają wpływ głęboko sięgający w gospodarkę kraju. Podwyższenie opłat portowych nietylko wzbudzi niezadowolenie zagranicznych klijentów, lecz wpłynie bezpośrednio na podwyższenie frachtów morskich. Armator pokrywający te opłaty, jest zmuszony przerzucić je na kogo innego. Lecz ceny naszych towarów, np. drzewa i węgla na rynkach cudzoziemskich kształtują się nie pod wpływem naszych opłat, a pod wpływem zupełnie innych czynników. Jeśli frachty z Gdyni ulegną zwyżce, ceny drzewa w Anglji lub węgla w Szwecji nie ulegną zmianie — konkurencja innych dostawców na to nie pozwoli, podwyżki więc zostaną przerzucone na polskiego producenta, względnie konsumenta.

Według obliczeń amerykańskiego autora, Roy S. Mac Elwee, między innymi odznaczonego orderem Polski Odrodzonej, opłaty te odbijają się na producencie lub konsumencie conajmniej w wysokości w trójnasób wyższej, niż wynoszą same opłaty. Przypuszczam, że w naszych warunkach, przy słabej naogół organizacji naszego handlu, odbiją się one w wysokości daleko większej.

Wiadomą jest geneza powstania projektu zwiększenia opłat w Gdyni: chodzi o wyrównanie deficytu portu gdańskiego, w połowie pokrywanego przez Państwo Polskie, tj. przez podatnika polskiego.

Rozumiemy doskonale, że w interesach Wolnego Miasta Gdańska leży otrzymanie jaknajwiększej ilości ładunków z jego zaplecza, jakiem jest Polska. Na zwiększeniu obrotu tego portu, na konkurencji z Gdynią zależy przedewszystkiem ludności m. Gdańska, gdyż należy mieć na względzie, że konkurują pomiędzy sobą nietyle porty, ile miasta portowe, ile kupiectwo tych portów, zarabiający na zwiększeniu ich obrotów. Na utrzymanie rozbudowanego ponad rzeczywiste potrzeby, przy pomocy Państwa Polskiego, portu gdańskiego — łożą Wolne Miasto i Rzeczpospolita Polska. Interesy portu, jako takiego, nie wchodzą tu w rachubę, gdyż nawet przy większych obrotach będzie on dawał deficyty.

Jest to zwykłe zjawisko, że miasta łożą na utrzymanie i rozbudowę swoich portów. Np. Rotterdam, nietylko rozbudowuje i ulepsza swój port wyłącznie środkami miasta, tj. jego ludności, lecz finansuje rząd Niederlandów na utrzymanie wejścia do rzeki i utrzymania w niej głębokości.

Z drugiej strony, gdy jeden ze Stanów Ameryki był zainteresowany w rozwoju swego portu, ludność jego wprowadziła specjalny podatek ogólny z tem, aby pobierane od zawijających do jego portów statków opłaty zostały zaniechane.

Dla miasta, które, jak Gdańsk, niezawodnie rozumie znaczenie zwiększenia obrotu dla wzbogacenia swego kupiectwa jako pośrednika w handlu polskim, są to budujące przykłady.

Należałoby te rzeczy zbadać, aby rozwiać wątpliwości, że Gdańsk pragnie wyzyskiwać podwójnie swe zaplecze, nie zadawalniając się zarobkami kupiectwa i ludności, korzystając z być może, niedostatecznej orjentacji jego kontrahenta, w nowej dla niego dziedzinie eksploatacji portów. Wyświetlenie tych spraw może nas interesować, zwłaszcza na tle oświadczeń, złożonych w Gdyni dnia 6-go grudnia 1933 r. w imieniu Rządu, przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu.

Podkreślając raz jeszcze, że konkurują pomiędzy sobą nietyle porty jako takie, lecz kupiectwo miast portowych, względnie jego zaplecza — port zaś służy za instrument, tę konkurencję ułatwiający, — należy się zastanowić, czy stworzenie z Gdyni miasta kupców, — co jest dążeniem Rządu, — nie napotka na poważne trudności.

Roy S. Mac Elwee w swej książce „Port Development“ pisze:

„Konkurencja pomiędzy miastami portowemi jest niewątpliwie głównym czynnikiem rozwoju portów“.

Winniśmy zbadać, czy u nas nie dzieje się inaczej. Pomiędzy jedynem miastem portowem na terytorjum Polski, Gdynią, a portem sąsiednim, leżącym na terytorjum obcem, właściwie konkurencji niema, gdyż pod względem handlu zamorskiego trudno uważać Gdynię za miasto handlowe.

W roku 1933 obrót portu Gdyni wyniósł 6.296.000 ton, Gdańska — 5.152.000 ton.

W listopadzie r. 1933 obroty tych portów wynosiły:

Gdyni — 626.000 ton,
Gdańska — 500.000 ton;

w grudniu:

Gdyni — 336.000 ton,
Gdańska — 579.000 ton.

O ile te cyfry są prawidłowe, wynikałoby z nich, że Gdańsk znacznie wyprzedza Gdynię. Na styczeń r. 1934 obrót Gdyni zapowiada się około 300.000 ton. W związku z tem, firmy gdyńskie w ciągu miesięcy ostatnich mają znacznie mniejsze obroty. Firmy zaś gdańskie mogą się poszczycić większemi

zarobkami. Zjawisko to pomniejsza wpływy z podatków do Skarbu Państwa Polskiego, zwiększa natomiast dochody skarbu Wolnego Miasta Gdańska.

Każdy przywilej Gdańska ma przedewszystkiem za cel podtrzymanie kupiectwa gdańskiego i zapewnienie pracy jego ludności. Właśnie do jego — odrębnego od zaplecza — gospodarstwa, pieniędzy z zewnątrz znakomicie ułatwia mu gospodarkę oraz rozwiązywanie interesujących go problemów politycznych.

Czy jest jednakże słusznem, aby to się robiło kosztem interesentów portu Gdyni, której obroty się kurczą?

Musimy przyznać taktykę Wolnego Miasta za doskonały i godny naśladowania przykład umiejętności wykorzystania sytuacji.

Lecz i nasza mała Gdynia ma swoje własne życie i również żyć pragnie.

XV Międzynarodowy Kongres Żeglugi przyjął uchwałę następującą:

„Mając na względzie, że tylko interes ogólny i interes samego portu jako takiego winne stanowić wytyczne w budowie, ulepszeniu i eksploatacji portu, Kongres wyraża życzenie,

aby żadne okoliczności obce i postronne nie mogły wpływać na dotyczące port decyzje".

Może się wydawać, że o ile zasady eksploatacji portów są w Gdańsku prawidłowo stosowane, w Gdyni idziemy drogą wręcz odwrotną. Doświadczenie innych portów przemawia za tem, że nie może to dać wyników dodatnich.

Juljan Rummel.

CHARAKTERYSTYKA BUDOWY PORTU GDYŃSKIEGO I REZULTATY OSIĄGNIĘTE W ROKU 1933.

Port gdyński został rozpoczęty w budowie w 1920 r. jako tymczasowy port wojenny i przystań rybacka. Życie gospodarcze kraju wyczerpanego i zniszczonego 4-letnią wojną europejską, a następnie dwuletnią polsko-sowiecką, było wówczas w swojej pierwszej fazie rozwoju — w stadjum początkowej, wielokierunkowej organizacji. Nikt wówczas nie zdawał sobie dokładnie sprawy, jak to życie się ukształtuje, jak ułożą się stosunki handlowe z sąsiadami i w jakim stopniu niewielki skrawek własnego wybrzeża morskiego zaważy na losach rozwoju przemysłowo-gospodarczego Rzeczypospolitej i jej mocarstwowego znaczenia w Europie. Liczono się powszechnie z handlową ekspansją zamorską via Gdańsk, który jako wolne miasto, w myśl Traktatu Wersalskiego winien był w całości obsługiwać potrzeby naszego kraju. Jedynie ówczesny naczelny Zwierzchnik nawy państwowej, umiejący sięgać swym wzrokiem w przyszłość, zdawał sobie sprawę, że nasza współpraca z Gdańskiem nie będzie sielankową idyllą, i że dla zabezpieczenia Polsce należnego udziału w życiu i rozwoju narodów świata — potrzebny jest własny państwowy port polski. Po szeregu przygotowawczych prac i studjów wybrzeża, zapoczątkowanych jeszcze na wiosnę 1920 r. przez organa Ministerstwa Spraw Wojskowych (Departament Spraw Morskich) pod kierownictwem inż. Tadeusza Wendy, późniejszego autora projektu i naczelnika budowy portu, zapadła w 1922 r. ostateczna decyzja o rozpoczęciu budowy portu handlowego w Gdyni. Agendy budowy portu wraz z całą administracją nabrzeża i biurem Naczelnika Budowy Portu przeszły wówczas do resortu Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Przystąpiono do dalszych, już bardziej szczegółowych i na szerszą skalę prowadzonych studjów terenowych i sporządzenia projektu.

Do roku 1925, skutkiem wielkich wahań waluty i innych ujemnych czynników w ówczesnem życiu państwowo-gospodarczem kraju, — budowa portu posuwała się stosunkowo powoli. W okresie tym zasługują jedynie na uwagę dwa fragmenty:

1) powierzenie w 1924 r. robót hydrotechnicznych przy budowie portu Konsorcjum Francusko-Polskiemu, to jest zespołowi firm:

a) Société de Construction des Batignolles

b) Schneider & Co.

c) Société Anonyme Hersent

d) Polski Bank Przemysłowy

e) dwaj polscy inżynierowie

na warunkach niezbyt dla Skarbu Państwa dogodnych i

2) skierowanie w 1925 r. eksportu węgla przez Gdynię.

Dopiero w roku 1926 dzięki energji i stanowczym posunięciom Ministra Przemysłu i Handlu Eugenjusza Kwiatkowskiego budowa portu weszła w okres szybkiej realizacji. Pierwotna umowa z Konsorcjum Francusko-Polskiem została zmodyfikowana przez obustronne szczegółowe porozumienie co do ilości robót, programów na poszczególne następne lata i warunków kredytowych. Skład firm, wchodzących w zespół Konsorcjum, został powiększony przez przyłączenie się firmy belgijskiej Ackermans & van Haaren oraz

duńskiej Hojgaard & Schulz. Pierwsza z nich przystąpiła do wykonywania robót czerpalnych, zaś druga do morskich robót budowlanych (falochrony i nabrzeża). Zaczyna się wówczas tworzyć polska marynarka handlowa. Roboty budowy portu, w szczególności hydrotechniczne, posuwają się szybko naprzód. Powstają linje nabrzeży, falochrony, mola, wznoszą się coraz to nowe magazyny i gmachy portowe. Obrót towarowy w szybkim tempie wzrasta. Coraz to nowe gałęzie przemysłu interesują się Gdynią i starają zakładać tutaj swoje ekspozytury, aby wziąć udział w życiu portowym i w handlu zamorskim.

W roku 1930 i 31 Gdynia zaczyna powoli dorównywać tak pod względem obrotu towarowego, jak i urządzeń technicznych oraz sprawności przeładunkowej — innym portom bałtyckim.

Jednak w tymże okresie czasu do Polski przenika kryzys światowy. Konieczność zrównoważenia budżetu państwa i daleko idące oszczędności gospodarcze stają się najaktualniejszym problemem chwili. Władze Ministerstwa Przemysłu i Handlu kładą wówczas silny nacisk na usprawnienie i uproszczenie administracji portowej i bardziej oszczędną gospodarkę budowlaną w porcie. W grudniu 1931 r. zostaje poddaną rewizji umowa z firmą „TRI" (Towarzystwo Robót Inżynieryjnych), wykonującą lądowe roboty budowlane w porcie. Skarb Państwa zyskuje obniżkę cen na roboty budowlane przeciętnie o 10—12%. We wrześniu 1932 r. następuje cesja umowy z f. „TRI" na rzecz „Koncernu dla rozbudowy portu gdyńskiego" (zespół firm Inż. F. Skąpski, S-ka Akc. i Biuro Wolski i Wiśniewski, Inż.), z dalszą obniżką cen jednostkowych o 8%. W zimowym sezonie 1932 r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu rozpisuje konkurs na wykonanie ramowych projektów magazynów drobnicowego i długoterminowego dla bawełny, w projektowanej strefie wolnocłowej, zyskując bogaty i wszechstronnie opracowany materjał techniczny dla przyszłych prac budowlanych w porcie. Dalsza akcja oszczędnościowa prowadzona przez miarodajne czynniki Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Urzędu Morskiego w Gdyni doprowadza w 1933 r. do nowej 15% obniżki cen na budowę magazynu długoterminowego dla bawełny przez Koncern i do uzyskania jeszcze bardziej dodatnich wyników w przetargu ofertowym na budowę magazynu drobnicowego w wolnocłowej strefie. W tymże czasie (1932—1933) poza akcją oszczędnościową zauważyć się daje znaczne przyspieszenie tempa w wykonaniu robót budowli nadziemnych kosztem pewnego zahamowania tempa robót hydrotechnicznych. Nastąpiło to dlatego, że w poprzednich latach szybkość realizowania nowych linji nabrzeży znacznie wyprzedzała zabudowę tychże. Równocześnie z szeregiem wznoszonych rządowych budowli prywatne sfery przemysłowo-gospodarcze wykazują w 1933 r. niezwykle aktywną działalność inwestując w porcie 5 dużych magazynów i 12 mniejszych budynków oraz dobudówek na dzierżawionych terenach portowych. Wspólny wysiłek czynników rządowych i prywatnych oraz pełne zrozumienie doniosłego znaczenia Gdyni dla całej Rzeczypospolitej, doprowadzają do tak efektownych rezultatów stan budowy portu i zabudowę nabrzeży w 1933 r., że rok ten słusznie może być uznany jako historyczna data zakończenia pierwszego i głównego etapu budowy portu.

Przez uruchomienie strefy wolnocłowej i oddanie do użytku publicznego dworca morskiego, jak również przez zainstalowanie dużych ilości nowych inwestycyj, wyposażonych w nowoczesne urządzenia przeładunkowe, — port gdyński może od roku 1933 chlubnie stanąć w szeregu najbardziej nowocześnie urządzonych i sprawnie funkcjonujących portów świata.

Ogólna ilość portowych inwestycyj budowlanych, ukończonych w roku 1933 przedstawia się, jak na czasy światowego kryzysu, nader okazale.

Inwestycje rządowe:

1. Ukończono dwa żelazo-betonowe łukowe wiadukty: na ulicy Mostowej — rozpiętości 62 m, i na ul. Okrężnej — rozpiętości 43,7 m.
2. Ukończono żelazo-betonowy magazyn tranzytowy o dwóch kondygnacjach na nab. Francusk., ład. pow. 6.300 m².
3. Wybudowano dworzec morski o 3 kondygnacjach, użytecznej pow. (łącznie z hallen i salą odprawy celnej) 3.500 m².
4. Wybudowano halę śledziową na nab. Rybackiem . . . . 1.405 m².
5. Wybudowano koszary dla Policji Państwowej w porcie oraz niewielkie budynki dla Urz. Celn. w strefie wolnocłowej, uż. pow. . . . . . . 700 m².

Ogółem budowli państwowych ukończono w 1933 r. w ilości 189.500 m³ przy użytecznej kwadraturze . . . . 11.900 m².

Inwestycje prywatne na terenach rządowych.

1. Magazyn „Cukroportu", o szkielecie żel. bet. z dachem ogniotrwałym (jedna kondygnacja) pow. ład. 9.350 m².
2. Magazyny „Warty" i „Aukcji Owocowych" na nab. Francuskiem, z drewnianemi dachami syst. Polstephana, pow. ładow. . . . . 7.000 m².
3. Nadbudowa Chłodni Portowej (żelbet.) . . . . 7.000 m².

4. Dobudowa murowanego magazynu przez f-mę „Union“ . . . 1.800 m²
5. Budowa magazynu w II linji nabrzeża przez f-mę „Pantarei“ o żelaznym szkielecie z wypełnieniem cegłą 4.500 m².
6. 12 mniejszych budynków, względnie dobudówek o użytecznej kwadraturze . . . . 4.400 m².

Ogółem budowli prywatnych 261.500 m³ przy użytecznej powierzchni . . . 34.450 m²

Roboty hydrotechniczne w 1933 r. posunęły się również naprzód.

1. Wykonanie linji nabrzeży (ustawienie skrzyń żelbetowych na nabrzeżach Jugosłowiańskiem, Czechosłowackiem, Rumuńskiem i częściowo Prezydenta 2.650 mb.
2. Wykonano falochronów . 200 mb
3. Wykonano robót czerpalnych w III basenie i w basenie im. Ministra Kwiatkowskiego . . . . 1.148.000 m³. z czego wyrefulowano 624.000 m³, zaś wywieziono w morze . . 524.000 m³.

Z robót drogowych wykonano bruków 16.500 m², chodników 5.300 m², kanalizacji 908 mb i robót ziemnych (nasypy i wykopy) 45.200 m³.

Prócz tego wykonano całkowite ogrodzenie strefy wolnocłowej żelazną wysoką siatką (syst. Ledóchowskiego) 3.880 mb.

Cyfry powyższe świadczą w dostatecznej mierze o żywotności naszego portu i pozwalają z ufnością patrzeć w jego przyszłość.

Inż. Włodzimierz Rygiel

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI A GDYNIA.

Z opublikowanych ostatnio tymczasowych danych Głównego Urzędu Statystycznego o handlu zagranicznym polskim za rok 1933, z całą dobitnością uwydatnia się rola, jaką Gdynia w tym handlu odgrywa. Dane te, uwidocznione w poniższej tabeli, mówią same za siebie.

Rok	Przywóz			Wywóz		
	Ogółem	w tem przez Gdynię	w % %	Ogółem	w tem przez Gdynię	w % %
	w milj. zł					
1932	862	133	15,5	1.084	217	20,0
1933	827	296	35,9	960	239	24 9
	w tys. ton					
1932	1.787	347	19,4	13,504	4.547	33,7
1933	2.356	696	29,5	12.986	4.988	38,4

Pragnęlibyśmy jedynie podkreślić, że wzrost przywozu przez Gdynię, wyrażający się w procentowem zwiększeniu z 15,5% w roku 1932 do 35,5% w roku 1933, zaś wartościowo ze 133 mil. złotych do 296 mil. złotych, przy równoczesnem obniżeniu ogólnej wartości ogólnego przywozu z 862 mil. złotych do 827 mil. złotych, jest chyba najjaskrawszym wyrazem tej tendencji kierowania handlu polskiego na drogę morską, i to przez Gdynię, która niezmiennie w ciągu lat stopniowo wzmagać się zaczynała. Drugiem zjawiskiem, potwierdzającem tę samą tendencję jest, że i w wywozie, pomimo obniżenia się jego ogólnej wartości o 124 miljonów zł w porównaniu do roku 1932, udział Gdyni wzrósł o 22 miljony złotych, procentowo zaś o 4,9%. Ale nietylko wartościowo, lecz i ilościowo wzrósł udział Gdyni w handlowym obrocie Polski z zagranicą i to w znaczniejszym stopniu w przywozie, niż w wywozie. Zjawisko to dlatego posiada dla Gdyni znaczenie dodatnie, że dzięki niemu rozpiętość pomiędzy tonażem przywozu i wywozu uległa zmniejszeniu; gdy bowiem w roku 1932 przywóz stanowił 13-tą część wywozu, to w roku 1933 ten sam stosunek wyraził się w liczbie nieco tylko przewyższającej. Oznacza to, że statki, zawijające po towary polskie do Gdyni, niemal dwa razy więcej były załadowane, niż w roku poprzednim, fakt ten niewątpliwie może wywrzeć wpływ dodatni na kształtowanie się stawek frachtowych, nieraz odgrywających rolę decydującą na konkurencyjność naszego eksportu na rynkach zagranicznych.

Utrzymanie i rozwój tego stanu rzeczy jest nakazem nieodzownym dalszego rozwoju handlu zamorskiego Polski, a co za tem idzie i rozwoju Gdyni.

L. G.

OBROTY TOWAROWE PRZYBRZEŻNE ORAZ Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ W R. 1933.

Równocześnie ze wzrostem obrotów towarowych zamorskich w porcie gdyńskim, daje się już od trzech lat zauważyć stały rozwój obrotów towarowych przybrzeżnych, a właściwie obrotów z W. M. Gdańskiem, oraz obrotów z wnętrzem kraju drogą wodną.

Obroty towarowe przybrzeżne oraz z wnętrzem kraju drogą wodną via Tczew i Gdańsk,

wzięte łącznie, osiągnęły w r. 1933 rekordową dotychczas liczbę 101.870 t, co w porównaniu z rokiem 1932 stanowi wzrost o zgórą 100%, a w zestawieniu z r. 1931 wynosi prawie 300%. Z łącznych obrotów w r. 1933 przypadło na obroty przybrzeżne 12 437 t i na obroty ze śródlądziem 89.433 t. Analizując każdą z tych grup oddzielnie, trzeba stwierdzić, że obroty z wnętrzem kraju odgrywały rolę dominującą i w zestawieniu z obrotami przybrzeżnemi, wyraziły się w r. 1933 stosunkiem 9 : 1.

Towarowe obroty przybrzeżne osiągnęły w r. 1933 liczbę 12.437 t wobec 7.099 t w roku 1932 i 5.733 t w r. 1931. Widać tu wprawdzie nie tak znaczny, lecz stały ich wzrost. Z ogólnej sumy tych obrotów przypada na wywóz 3.001 t i na wwóz — 9.436 t. Główną rolę w wywozie odgrywały ryż wyłuszczony z gdyńskich łuszczarni ryżu — 2.299 t, owoce świeże i suszone — 872 t, artykuły kolonjalne jak kawa, kakao, herbata 1.073 t., tłuszcze roślinne i zwierzęce — 1.613 t oraz miedź — 372 ton.

W przywozie należy wymienić towary następujące: nasiona oleiste, mąkę, warzywa, cukier, tłuszcze zwierzęce surowe, tkaniny, bawełnę, skóry, papier, wyroby z drzewa oraz żelaza i stali.

Obroty towarowe z wnętrzem kraju osiągnęły w r. 1933 liczbę 89.433 t, z czego na przywóz przypada — 61.728 t i na wywóz 27.705 t. W porównaniu z latami 1932 i 1931 obroty te wykazały wzrost o więcej niż 100% względnie więcej niż 300%. W obrotach z wnętrzem kraju rolę dominującą odgrywał przywóz, a nie wywóz, jak to ma miejsce w obrotach z W. M. Gdańskiem drogą wodną.

Najważniejszym artykułem przywozowym, stanowiącym więcej niż 90% całego przywozu z wnętrza kraju był cukier. Przywozi go się berlinkami lub szkutami, spławianemi dolnym biegiem Wisły poprzez Tczew i Gdańsk, bezpośrednio z cukrowni wielkopolskich jak Kapuściska Małe, Mątwy i t. p., lub pomorskich do olbrzymich magazynów portowych, przeznaczonych wyłącznie dla cukru, o powierzchni użytkowej ponad 18.000 m². Stąd cukier jest ładowany na statki morskie i wysyłany do krajów przeznaczenia jako eksport zamorski.

Wśród towarów wywozowych główną rolę odgrywał ryż łuszczony, wywożony z gdyńskiej łuszczarni ryżu drogą wodną aż do Warszawy. Podobną drogę odbywały inne towary, stanowiące w wywozie tym dość ważne pozycje jak żywica, tłuszcze pochodzenia zwierzęcego i roślinnego, garbniki i skóry surowe oraz miedź.

Szczegółowe obroty towarowe portu gdyńskiego z wnętrzem kraju drogą wodną ilustruje następujące zestawienie:

Przywóz w tonach

mąka	191
warzywa	110
cukier	58.299
soda	2.202
tkaniny	200
wyroby stalowe i żelazne	224
inne (w il. do 100 t.)	502
Razem:	61.728

Wywóz w tonach

nasiona oleiste	497
ryż wyłuszczony	9.470
owoce świeże	436
owoce suszone	358
kawa	342
kakao	515
herbata	193
korzenie	117
żywica	1.398
śledzie	154
tłuszcze i oleje roślinne	956
tłuszcze zwierzęce surowe	3.354
przetwory chemiczne	258
garbniki	953
skóry	1.497
wełna	713
bawełna	572
kauczuk	304
drzewo egzotyczne	106
wyroby stalowe i żelazne	225
miedź	1.630
inne (w. il. do 100 t.)	996
Razem:	27.705

Rozwój obrotów towarowych z wnętrzem kraju drogą wodną, spowodowany w pierwszym rzędzie względami taniości przewozu, jest objawem dodatnim i w skutkach swych pożądanym.

Stałe zwiększanie się tak przywozu jak i wywozu w tym obrocie, obserwowane już od trzech lat, wpłynie na rozwój żeglugi rzecznej w dolnym i częściowo środkowym biegu Wisły, z drugiej strony port gdyński będzie mógł tą drogą utrzymywać stały kontakt komunikacyjny z portami rzecznemi, jag Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Płock i Warszawa, co w rezultacie przyczyni się do ożywienia tych miast pod względem gospodarczym.

Największe nasilenie transportów rzecznych do portu gdyńskiego i w kierunku odwrotnym ma miejsce w miesiącach letnich.

B. K.



Z PRAC IZBY.

Na czoło zagadnień, stanowiących przedmiot prac i badań Izby, wysunięte zostało w ostatnich czasach zagadnienie organizacji i skoordynowania akcji eksportowej przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych na rynki zagraniczne. Do zagadnienia tego specjalną wagę przywiązuje Ministerstwo Przemysłu i Handlu, a to ze względu na państwową konieczność utrzymania aktywności naszego bilansu handlowego.

Działalność poszczególnych firm i jednostek zmierzająca ku zbadaniu warunków zbytu na rynkach zagranicznych produkcji polskiej, siłą rzeczy dotąd nosiła charakter nieskoordynowany i z tego powodu w wielu wypadkach nie była w stanie wykorzystać wszystkich możliwości rozwoju i nie osiągała pożądanych wyników.

W celu skupienia tych wszystkich wysiłków i nadania im planowości oraz zwrócenia całej akcji na tory trwałej praktycznej realizacji, — Izba nasza zwołała na dzień 23 stycznia konferencję przedstawicieli znacznej ilości firm swego rejonu, specjalnie zainteresowanych w eksporcie, celem omówienia sprawy utworzenia przy Izbie specjalnego Komitetu Eksportowego.

Dyrektor Izby, P. Henryk Krupski, który konferencji przewodniczył, przedstawił zebranym całokształt zagadnienia, zaś referent Izby Dr. Szpręga wygłosił referaty o dotychczasowych pracach Izby w tym kierunku i programie działalności Komitetu Eksportowego na przyszłość. Wywody tak p. Dyrektora Krupskiego, jak Dra Szpręgi zostały w całej rozciągłości przez zebranych przyjęte, przyczem uchwalono upoważnić Izbę do ukonstytuowania Komitetu Eksportowego, z przedstawicieli przemysłu, handlu, rolnictwa, rzemiosła, handlowości, ekspedytorów i armatorów, ustalenia jego budżetu i zdobycia środków, na razie w skromnych rozmiarach, niezbędnych dla jego działalności.

Akcja Komitetu w pierwszym rzędzie ma na celu zgromadzenie konkretnych danych o pracach, już prowadzonych, w kierunku rozwoju eksportu przez poszczególne firmy rejonu Izby, a następnie stawienia do dyspozycji zainteresowanych w każdym konkretnym wypadku całego posiadanego materjału informacyjnego, wraz z uzupełnieniami, jakie mogą być potrzebne.

Prace Komitetu Eksportowego dać powinny podstawę do utworzenia przedsiębiorstwa prywatnego o charakterze agentury eksportowej, jak to ma miejsce w wielu innych portach zagranicznych, a brak której dotkliwie daje się odczuwać w Gdyni.

Na rzecz utworzenia takiego przedsiębiorstwa prywatnego przemawia przedewszystkiem ta okoliczność, iż eksport polski w przytłaczającej ilości wypadków korzysta z posrednictwa obcego, zarabiającego, według ostatnio dokonanych obliczeń, na tem pośrednictwie, jeśli chodzi o całokształt handlu zagranicznego polskiego, około 150 miljonów złotych rocznie. Zaznaczyć przy tej sposobności należy, iż w Gdańsku powstało ostatnio takie właśnie przedsiębiorstwo, w skład którego wchodzą przedstawiciele tak strony gdańskiej, jak i polskiej. W tych warunkach rozpoczęte prace Izby nabierają znaczenia pierwszorzędnego.

Dowodem tego, jak informowanie źródłowe firm polskich, zainteresowanych w eksporcie, jest potrzebne i jako może być owocne, służy odbyta w Izbie w dniu 22 bm. Konferencja przedstawicieli szeregu firm rejonu Izby z bawiącym w Polsce Konsulem R. P. w Medjolanie, p. Kolankowskim. W trakcie tej konferencji przedstawiciele firm uzyskali bardzo ważne informacje z zakresu zapotrzebowań rynku północnych Włoch, o wysokości stawek celnych na poszczególne towary, o warunkach transportu i t. d.

Z przedstawionych przez p. Kolankowskiego danych wynikało, że szereg artykułów produkcji polskiej z powodzeniem może znaleźć zbyt na tamtejszym rynku.

Okazję do zaznajamiania odbiorców włoskich z produkcją polską dać mogą Targi w Medjolanie, które tam odbywają się co roku w kwietniu. Tegoroczne Targi rozpoczną się dnia 12 kwietnia.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W ROKU 1933.

W r. 1933 zawinęło do portu gdyńskiego ogółem 4.355 statków (w tem 1.892 z ładunkiem i 2.463 bez ładunku) o łącznej pojemności 3.425.660 t. r. n., natomiast wyszło w tym samym okresie czasu 4.337 statków (w tem 3.414 z ładunkiem i 923 bez ładunku) o łącznym tonażu 3.401.055 t. r. n. W porównaniu z r. 1932 ruch statków wykazuje wzrost na wejściu o 745 statków o pojemności 594.056 t. r. n. i na wyjściu o 733 statki o tonażu 562.457 t. r. n.

Ruch statków w porcie gdyńskim w roku 1933 ilustruje szczegółowo następująca tabela:

	Na wejściu ilość stat.	Na wejściu t. r. n.	Na wyjściu il. stat.	Na wyjściu t. r. n.
1) Polska	472	521.375	466	513.980
2) W. M. Gdańsk	55	10.545	54	9.607
3) Anglja	108	170.365	108	171.600
4) Belgja	2	7.144	2	7.144
5) Boliwja	—	—	1	195
6) Brazylja	1	3.373	1	3.373
7) Czechosłowacja	46	9.217	45	8.323
8) Danja	593	372.066	593	374.001
9) Estonja	105	54.649	102	52.955
10) Finlandja	165	156.323	166	154.098
11) Francja	15	21.947	15	21.947
12) Grecja	42	101.316	39	95.744
13) Holandja	128	48.854	130	48.658
14) Hiszpanja	2	5.098	2	5.098
15) Kanada	3	10.112	2	6.697
16) Litwa	7	3.621	7	3.621
17) Łotwa	92	95.796	94	96.501
18) Niemcy	849	512.857	856	512.877
19) Norwegja	350	265.820	350	270.600
20) Panama	7	17.274	7	17.274
21) Rumunja	2	5.024	3	7.512
22) Stany Zjedn. Am.	56	179.744	55	176.653
23) Szwecja	1.245	827.861	1.230	813.447
24) Turcja	1	2.041	1	2.041
25) Węgry	1	2.523	1	2.523
26) Włochy	8	22.517	9	24.588
Razem:	4.353	3.425.660	4.337	3.401.055

Kolejność bander w r. 1933 ukształtowuje się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajmuje jak zwykle Szwecja, drugie — Polska, trzecie — Niemcy, czwarte — Danja, piąte — Norwegja, szóste — Stany Zjednoczone Am. Półn. i t. d. Bandera W. M. Gdańska zajęła miejsce szesnaste.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W GRUDNIU 1933 ROKU.

Położenie gospodarcze Gdyni w ostatnim miesiącu roku ubiegłego nie uległo naogół poważnym zmianom. Z faktu, że w ciągu grudnia nie zarejestrowano ani jednego nadzoru sądowego, ani też upadłości, wnioskować można, że położenie gospodarcze wykazuje pewną stabilizację, zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę, że i w miesiącu poprzednim ogłoszenia nadzorów sądowych i upadłości nie było.

Na rynku pieniężnym w związku ze zwiększeniem importu dało się zauważyć wzmożenie popytu na dewizy zagraniczne. Skup walut i dewiz również wykazał wzrost poważny bo o 544 tys. złotych, na łączną sumę w 5 instytucjach kredytowych Gdyni, zł 3.882 tys., z czego na Oddział Banku Gospodarstwa Krajowego przypadła równowartość 1.147 tys. złotych.

Ilość weksli protestowanych wzrosła o 77 sztuk, osiągając 382 sztuki, suma natomiast protestów zmniejszyła się o zł 24.003,33 i wyniosła zł 138.073.

Suma wkładów à vista w Banku Gospodarstwa Krajowego wykazała dalszy spadek o 276 tys. złotych do sumy zł 4.500 tys.; w pozostałych instytucjach bankowych i Komunalnych Kasach rejonu gdyńskiego suma wkładów utrzymała się na poprzednim poziomie.

Na rynku żywnościowym zmian poważniejszych nie notowano, ceny zboża utrzymane, ceny nabiału wykazały w okresie przedświątecznym pewną zwyżkę.

Na rynku pracy nastąpiło dalsze pogorszenie. Na dzień 31 grudnia liczba bezrobotnych, według danych Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy w Gdyni wynosiła: w okręgu gdyńskim — 2741, w okręgu wejherowskim 4032, razem 6773, czyli więcej, niż z końcem listopada o 1756 osób, z tego na okręg gdyński przypada zwiększenie o 1158 osób, zaś na wejherowski o 598 osób.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W GRUDNIU 1933 R.

Pomimo nastania sezonu zimowego, gdy z reguły ruch budowlany ulega niemal zupełnemu zamarciu, w miesiącu grudniu wydano 9 dalszych zezwoleń na budowę, czyli o 3 zezwolenia więcej niż w miesiącu listopadzie, rozpoczęto zaś budowę 10 budynków, o 1 więcej niż w miesiącu poprzednim.

Z rozpoczętych budowli — 7 przypada na budynki mieszkalne stałe, w tem 1 drewniany i 6 murowanych, oraz 1 budynek przemysłowy stały. Pozatem rozpoczęto budowę 2 przemysłowych budynków drewnianych. Ogólna kubatura rozpoczętych budowli wynosi 8946 m³ o wartości 190.070 złotych. Koszt metra sześciennego budowli obliczony został dla stałych budynków mieszkalnych murowanych na 25 zł za metr³, dla stałego drewnianego budynku na 10 złotych za metr³.

W ciągu miesiąca sprawozdawczego ukończono budowlę 12 budynków, zawierających 23 mieszkania o 86 izbach mieszkalnych i 17 izbach niemieszkalnych. Ogólna kubatura zakończonych budynków wynosi 7339 metr.³, wartość zaś ich obliczona została na 203.000 złotych.

NOWE EKSPEDYCJE KOLEJOWE W PORCIE.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż z dniem 1 lutego 1934 r. uruchomione zostaną przy stacji Gdynia-Port cztery ekspedycje towarowe, które załatwiać będą wszelkie formalności, związane z nadaniem, względnie odbiorem towarów.

Ekspedycje powyższe mieścić się będą w następujących miejscach w porcie i obejmować będą następujące obszary portowe:

1. **Gdynia — Port Centralny** (dawniejsza kasa B) obejmuje nabrzeże Indyjskie, Rotterdamskie oraz Polskie aż do magazynu firmy J. Fetter włącznie.

2. **Gdynia — Port Północny** (dawniejsza kasa A) obejmuje resztę nabrzeża Polskiego (od Cukroportu włącznie) oraz nabrzeża Pilotowe, Francuskie i Holenderskie.

3. **Gdynia — Port Południowy** (nowa eksped. towar.) obejmuje wszystkie nabrzeża węglowe (Duńskie, Szwedzkie, Śląskie) i nabrzeże Angielskie (molo Rybackie).

4. **Gdynia — Port Wolna Strefa** obejmuje cały teren Wolnej Strefy.

Dzięki powyższemu podziałowi ekspedycje towarów zostaną znacznie usprawnione i ułatwione dla poszczególnych interesentów.

Równocześnie wyjaśniamy, iż towary winne być nadal nadawane do Gdyni pod adresem „Gdynia—Port". Podstawienie transportu na właściwe miejsce w porcie uskuteczniane będzie w myśl dyspozycji tutejszych odbiorców.

W SPRAWIE INFORMACYJ, DOTYCZĄCYCH KOSZTÓW PRZEŁADUNKOWYCH I FRACHTÓW MORSKICH.

Referat Komunikacyjny Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni udziela zainteresowanym wszelkich informacyj, dotyczących wywozu i przywozu drogą morską przez port w Gdyni, a w szczególności:

1) taryf kolejowych,
2) kosztów przeładunkowych (spedycyjnych),
3) frachtów morskich,
4) połączeń okrętowych.

Referat Komunikacyjny służy również zainteresowanym radą i wskazówką we wszelkich kwestjach, odnoszących się do transportów morskich.

Równocześnie Izba zwraca uwagę, iż przy zapytaniach, odnoszących się do kosztów przeładunku w porcie oraz frachtów morskich, niezbędne jest podanie następujących danych:

a) Ilość towaru (wyrażone w tonach, kg, m³, wzgl. sztukach).

b) Rodzaj opakowania oraz waga względnie wymiary jednostki ładunku — (skrzyni, beli, wiązki, paki etc.)

c) Port przeznaczenia (przy eksporcie) względnie nadania (przy imporcie).

Również wskazanem jest informowanie Izby, czy chodzi o transport próbny, jednorazowy, czy też o ewentualne transporty stałe w pewnym okresie czasu. Liczne bowiem zapytania, napływające do Izby i dotyczące kosztów portowych oraz frachtów morskich, są zredagowane w ten sposób, iż często nie wiadomo, o jaki towar chodzi, jaka jest jego ilość oraz dokąd właściwie ma towar ten być wysłany drogą morską.

Frachty morskie zależne są od rodzaju i ilości towaru, przyczem nawet do pobliskich portów mogą wykazywać znaczne różnice. Niezbędnem jest więc dokładne określenie towaru oraz portu, do którego transport ma być skierowany. Na skutek niedostatecznie sprecyzowanych zapytań Izba zmuszona jest dawać informacje bardzo ogólnikowe, które nie mogą być podstawą do kalkulacji cen (f. o. b., c.i . f., etc.), względnie przeprowadzać dodatkową korespondencję z zainteresowanymi, co znacznie opóźnia udzielenie żądanych informacyj.

W SPRAWIE POBIERANIA OPŁAT BRZEGOWYCH PRZEZ FIRMY MAKLERSKIE.

W związku z postulatem Izby Przemysłowo-Handlowej, zakomunikowanym Związkowi Maklerów Okrętowych w Gdyni w dniu 13. XII. 33 r. w sprawie pobierania zwrotu opłat brzegowych przez tutejsze firmy maklerskie, Związek Maklerów Okrętowych na zebraniu w dniu 9. I. br. uchwalił co następuje:

„Firma maklerska pobiera tytułem zwrotu kosztów za wykładanie sum oraz inkaso brzegowego od właściciela towaru resp. jego pełnomocnika-ekspedytora od każdego konosamentu następujące stawki:

5% sumy wyłożonej — minimum 50 gr — maximum 5 zł.

Zwrot wyłożonych sum za brzegowe pobiera się nie od 1 tony, lecz od 100 kg, zaokrąglając ilości powyżej każdych 100 kg wzwyż do następnej setki".

W ten sposób pobieranie omawianych opłat zostało zmodyfikowane w myśl postulatu Izby.

ZAŁOŻENIE NA STAPLE'U PIERWSZEGO OKRĘTU NA STOCZNI GDYŃSKIEJ.

W dniu 27. I. w stoczni gdyńskiej odbyła się uroczystość założenia pierwszego okrętu na staple'u i poświęcenie hali okrętowej w obecności dyrektora Departamentu Morskiego Inż. L. Możdżeńskiego, Komisarza Rządu m. Gdyni Mgr. Sokoła, Komandorów Czernickiego i Solskiego, Dyrektora Urzędu Morskiego Inż. Łęgowskiego i innych. Izbę naszą reprezentował p. Prezes inż. Napoleon Korzón. Przemówienie okolicznościowe wygłosił Prezes Zarządu Stoczni p. Dumis.

Z PORTU GDAŃSKIEGO.

OBNIŻENIE OPŁAT PORTOWYCH W GDAŃSKU.

Uchwałą Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku obniżone zostały o 50% opłaty portowe od przeładunku towarów, wywożonych lub przewożonych tranzytem przez port gdański z krajów, położonych poza granicami polskiego obszaru celnego, a więc Czechosłowacji, Rumunji, Austrji, Węgier, Rosji i t. d., o ile dane towary przywiezione zostały drogą lądową i wywiezione drogą morską i na odwrót. Z ulgi tej nie korzystają jednak węgiel, koks, brykiety węglowe i inne towary, wymienione w pozycji taryfowej VA, a więc: fosforyty, kamienie brukowe, sole potasowe, ruda, piryty i przepałki pirytowe, żużle Thomasa, ziemniaki i inne. Jak wiadomo opłaty te zostały w Gdyni obniżone już w miesiącu grudniu.

UDZIAŁ GDAŃSKA W HANDLU ZAMORSKIM POLSKI W GRUDNIU 1933 R.

W sferach gdańskich wyrażane jest zadowolenie z powodu wyniku obrotów portu gdańskiego w grudniu 1933 roku. Podkreśla się przytem, że od 15 miesięcy po raz pierwszy obroty Gdańska nie uległy zmniejszeniu i udział portu gdańskiego w ogólnych obrotach handlu morskiego wyraził się procentowo w liczbach 52% dla Gdańska i 48,4% dla Gdyni — co w liczbach absolutnych przedstawia się 579.504,5 ton dla Gdańska i 535.335 ton dla Gdyni. Ten sam stosunek w roku 1932 wyrażał się procentowo 51,6% dla Gdańska i 48,4%, zaś w liczbach absolutnych 572.161 ton dla Gdańska i 537.389 ton dla Gdyni. Stosunek ten jest wynikiem zmniejszenia w grudniu wywozu w Gdyni o 12.077 ton w porównaniu do grudnia r. 1932 i zwiększenia wywozu w Gdańsku o 4.227 ton. Przywóz miał pod tym względem wpływ mniejszy, albowiem tak w Gdańsku, jak i w Gdyni w porównaniu do grudnia roku 1932 nastąpił wzrost przeładunków: w pierwszym porcie o 3.116 ton, w drugim — o 10.022 ton.



RUCH STATKÓW W PORCIE HELSINKI W R. 1933.

W ciągu roku 1933 do portu w Helsinki (Helsingfors) zawinęło 7.032 statki o ogólnej pojemności 1,700 tys. ton: opuściło port w tym samym okresie 6,790 statków o łącznej pojemności 1.600 tys. ton. Porównując te dane z liczbami za rok 1932, skonstatować wypada znaczne wzmożenie ruchu. W roku 1932 bowiem zawinęło do portu 6,480 statków o pojemności 1,400 tys. ton. zaś opuściło port 6,308 statków o pojemności 1,300 tys. ton. Wpływy z opłat portowych za rok 1933 wyniosły 24.250 tys. marek fińskich (w roku 1932 — 22.600 tys. marek fińskich).

STATKI MORSKIE O NAPĘDZIE ELEKTRYCZNYM.

Zastosowanie napędu elektrycznego na statkach morskich coraz bardziej zaczyna się rozpowszechniać. Wedle danych statystyki Lloyd'u w chwili obecnej znajduje się w ruchu na wszystkich wodach świata 91 statków o napędzie elektrycznym, w tem 43 o generatorach turbinowych i 48 o motorach Diesla. Badania nad sprawnością działania napędów elektrycznych na statkach ustaliły wielkie zalety instalacji tego rodzaju. Spodziewać się przeto należy i w przyszłości elektryfikacja statków morskich coraz bardziej zacznie się rozwijać.

WSPÓŁPRACA „NORDDEUTSCHER LLOYD" i „HAMBURG — AMERIKA LINIE".

Prasa zagraniczna donosi, że wyżej wymienione niemieckie linje okrętowe zamierzają stworzyć w Stanach Zj. A. P. sieć biur w celu usprawnienia i wzmożenia ruchu towarów na tych linjach. Obok istniejących już biur zostały założone nowe w Cincinnati (Ohio) i w Portland (Oregon). Należy zaznaczyć, że nie chodzi w danym wypadku o fuzję tych towarzystw: — jakkolwiek w Niemczech pracować one będą pod mianem Wspólnoty Północno - Atlantyckiej (Nordatlantikgemeinschaft), to w Ameryce każde towarzystwo będzie występowało pod dotychczasową nazwą. W celu utrzymania rentowności ruchu towarowego do komunikacji dopuszczone będą tylko najlepsze statki, odpowiadające wszelkim wymaganiom techniki nowoczesnej.

RUCH W KANALE SUEZKIM W R. 1933.

W roku 1933 przepłynęło przez Kanał Suezki 5.423 statki, wobec 5.032 w r. 1932. Wzrost wynosi zatem 391 statków.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

RUCH TELEFONICZNY MIĘDZY POLSKĄ A WYSPAMI BAHAMA.

Od 1 lutego br. wprowadzone zostaje połączenie telefoniczne między Polską a wyspami Bahama via Londyn — N. York — Miami — Nassau.

W Polsce dopuszcza się narazie do tego ruchu: Warszawę, Bielsko, Bydgoszcz, Gdynię, Katowice, Kraków, Lublin, Lwów, Łódź, Poznań i Wilno — na wyspach Bahama : Nassau.

Opłata za trzyminutową rozmowę zwykłą z wyspami Bahama wynosi 202 fr. 50 c. (22,50 fr. taksa europejska plus 180 fr. taksa transatlantycka). Opłata za zawiadomienie w razie niedojścia do skutku rozmowy (report charge) wynosi 32 fr. 50 c. (7,50 fr. taksa europejska plus 15 fr. taksa transatlantycka).

Ruch telefoniczny z Nassau odbywa się w godzinach od 16 do 24 według czasu środkowo-europejskiego.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

WYWÓZ WĘGLA POLSKIEGO I ANGIELSKIEGO NA RYNKI SKANDYNAWSKIE

W ciągu roku 1933 wywóz węgla polskiego na rynki państw skandynawskich wyniósł 4.402 tys. ton, wywóz zaś węgla angielskiego — 6.296 tys. ton.

Głównym odbiorcą węgla polskiego, jak i w latach ubiegłych, była Szwecja, dokąd wywieziono 2.362 tys. ton, wywóz węgla angielskiego na ten rynek wyniósł 1.984 tys. ton. Następnym, pod względem zbytu węgla polskiego był rynek norweski, wywieźliśmy tam bowiem 828,4 tys. ton, Anglja zaś — 982,5 tys. ton. Do Danji wywieźliśmy 774,4 tys. ton, Anglja na tym rynku sprzedała 2.857 tys. ton. Finlandja sprowadziła 437,5 tys. ton węgla polskiego i 472.7 tys. ton węgla angielskiego.

Wywóz węgla polskiego do poszczególnych, wyżej wspomnianych krajów w porównaniu z rokiem 1932 zmniejszył się: do Danji o 45%, do Szwecji o 13,6%, do Norwegji o 9,7%, jedynie do Finlandji wywóz węgla polskiego zwiększył się, i to poważnie, bo o 19,5%. W tym samym okresie wywóz węgla angielskiego zwiększył się: do Szwecji o 45,3%, do Danji o 36,8%, do Norwegji o 13,7%, natomiast wywóz do Finlandji spadł o 0,2%.

Pomimo wielkiego nacisku, jaki Anglja wywierała na te państwa w trakcie zawierania układów na dostawę swego węgla, węgiel polski utrzymywał jednak konkurencyjność, a nawet, jak wynika z danych powyższych, zdołał osiągnąć poważną zwyżkę na rynku Finlandji. Najpoważniejsza strata, jaką ponieśliśmy na rynku Danji, daje się wytłomaczyć zależnością tego rynku od Anglji, pod względem zbytu produkcji hodowlanej w szczególności bekonów.

IMPORT BEKONÓW POLSKICH DO ANGLJI W R. 1933.

Ogłoszone ostatnio w Anglji dane statystyczne uwidaczniają wpływ wprowadzonych ograniczeń przywozowych w zakresie bekonów Ogółem import bekonów w ciągu roku 1933 wynosił 9,1 miljonów centnarów angielskich. podczas gdy w roku 1932 import ten wyniósł 11,4 mil. cetnarów ang. Pod względem wartości dostawy bekonów do Anglji wykazują zmniejszenie nieznaczne, co dowodzi, że ceny bekonów w roku ubiegłym utrzymywały się na wysokim poziomie.

Przywóz bekonów z Polski, który w roku 1932 wynosił 1.135.389 cetn. ang. spadł w roku 1933 o 30% i wyniósł 783.758 cetn. ang. Wartość importu bekonów wynosiła w roku 1932 2,6 miljonów funtów szterlingów, w roku zaś 1933 obniżyła się do 2,3 milj. funtów szterlingów, t. zn. o 14%.

HANDEL POMIĘDZY POLSKĄ A FINLANDJĄ W ROKU 1933.

Według danych, opublikowanych ostatnio przez fiński urząd statystyczny, wartość eksportu fińskiego do Polski wynosiła w roku 1933 — 7,5 miljonów marek fińskich w porównaniu do 8,3 mil. marek fińskich w roku 1932 i 3,8 mil. mar. fińskich w roku 1931. W tych samych latach import z Polski do Finlandji przedstawiał wartość 131,6 miljonów marek fińskich (rok 1933), 96,5 mil. marek fińskich (r. 1932) i wreszcie 124,3 mil. marek fińskich w roku 1931. Z wyżej podanych liczb wynika, iż kształtowanie się handlu pomiędzy Polską a Finlandją jest wybitnie aktywne dla Polski. Jeśli do tego dodamy fakt, iż również i w transporcie towarów pomiędzy Polską a Finlandją poważną rolę odgrywa polska linja okrętowa obsługiwana przez statki Żeglugi Polskiej, to znaczenie rynku fińskiego dla handlu polskiego na Bałtyku nabiera specjalnego znaczenia.

OGRANICZENIA IMPORTU TOWARÓW NIEMIECKICH DO FINLANDJI.

Prezydent Republiki Fińskiej podpisał w dniu 30 grudnia 1933 r. rozporządzenie, wprowadzające w życie podwyżkę stawek 83 pozycyj t. zw. „gwiazdkowanych" taryfy cel-

nej fińskiej, t. zn. tych pozycyj, których stawkę zasadniczą Rada Ministrów może bez zezwolenia Sejmu podwyższyć o 400%.

Podwyższenie to nie dotyczy Polski, odnosząc się jedynie do państw nie posiadających traktatu handlowego z Finlandją. Skierowane zostało ono głównie w stosunku do przywozu z Niemiec, stanowiąc według opinji miarodajnych czynników fińskich zarządzenie odwetowe za ograniczenie importu artykułów rolnych z Finlandji do Niemiec. Podwyżką stawek celnych objęte zostały przedewszystkiem: przędza bawełniana (poz. 178—180, 187—188, 195—196, 201—202), przędza wełniana (poz. 207, 209), lniana (poz. 218, 224), sznury, powrozy (poz. 230), filc maszynowy, płótno żaglowe (poz. 234), płótno introligatorskie (poz. 235), plusz (poz. 236—237), tkaniny bawełniane, wełniane, jutowe, lniane, konopne (poz. 236—239, 241—248, 251—252, 255—259, 267, 274—276), tkaniny z włosia końskiego (poz. 277), tkaniny jedwabne i półjedwabne (poz. 279 i 280), wstążki jedwabne i półjedwabne (poz. 285—286).

Ponadto w dniu 9. I. podpisał Prezydent Finlandji rozporządzenie, wprowadzające zakaz przywozu szeregu towarów pochodzenia niemieckiego, stanowiących przeszło 40% dotychczasowego eksportu niemieckiego do Finlandji o wartości około 400 milj. Fmk. Zakaz importu obejmuje następujące pozycje taryfy celnej fińskiej:

I —349: zawierające zwierzęta żywe, produkty pochodzenia zwierzęcego, zboża, mąki, pasze i pochodne, warzywa, towary kolonjalne, korzenie wszelkie oraz wszystkie wyroby i produkty włókiennicze.

443—463: produkty ze szczeciny, włosia, pierza, kości, rogu i t. p.

479—484: rękawiczki, wyroby siodlarskie, pewne wyroby skórzane (poz. 481), futra wszelkie.

647—652: drukarskie wyroby metalowe, złoto i srebro „arkuszowe“, staniol, tubki, kapsle, cyrkle, stalówki, haftki, naparstki, sprzączki i t. d.

701—715: środki transportowe, jak: statki, rowery, części do rowerów, wózki dziecięce, wozy tramwajowe, węglarki, samochody a dalej pianina, fortepiany, organy i części do nich, harmonje, gramofony i płyty, części do fortepianów i pianin, różne instrumenty muzyczne.

727—734: zegary i części do nich.

946—961: sita, guziki, wszelkie zabawki, fajki, ozdoby choinkowe, obsadki itp.

Wprowadzenie wspomnianych restrykcyj odbić się musi na zmianie kierunku importu Finlandji, która zaopatrywać będzie się w analogiczne towary w innych krajach. Dla szeregu produktów polskich ujawniają się w ten sposób również możliwości zbytu. Eksporterzy polscy winni pamiętać, że przy imporcie należy przedkładać dokumenty, wskazujące pochodzenie towaru, w celu usunięcia wątpliwości, jakie mogłyby powstać w tej mierze. Dokumenty te winny być zalegalizowane przez fińskie placówki dyplomatyczne lub konsularne w Polsce. W ten sposób odbiorca fiński uniknie trudności związanych z udowodnieniem pochodzenia towaru.

WIDOKI ZBYTU POLSKICH WYROBÓW WŁÓKIENNICZYCH W FINLANDJI.

Eksport polskich tkanin bawełnianych i wełnianych do Finlandji kształtował się w ostatnich 9-ciu latach następująco:

1924	0
1925	375.993
1926	471.832
1927	936.459
1928	2.903.262
1929	5.014.454
1930	2.958.960
1931	4.486.328
1932	511.852
do 1. XI. 1933	107.030

Z powyższego zestawienia wynika, że eksport polskich wyrobów włókienniczych do Finlandji stopniowo wzrastał do roku 1929, osiągając wartość 5.014.454 Fmk., a w latach następnych spadł do wartości kilkuset tysięcy Fmk.

Przyczyny tego bardzo poważnego spadku importu tkanin, obejmującego prawie wyłącznie tkaniny wełniane gatunku ciężkiego, wagi ponad 200 gr na m², należy szukać w następujących okolicznościach:

a) spadku wartości marki fińskiej, uniemożliwiającym konkurencję wyrobów polskich z wyrobami krajowemi;
b) tendencjach samowystarczalności wśród miejscowego przemysłu włókienniczego oraz nacjonalistycznego kierunku gospodarczego szerokich warstw konsumentów;
c) nierównomiernej jakości towaru polskiego, nieodpowiadającej często nadesłanym wzorom, niesolidności polskich eksporterów, niepunktualności dostaw, niedotrzymaniu warunków zawartych umów i t. p.
d) nieodpowiedniej organizacji zbytu ze strony eksporterów polskich, posiadających w większości wypadków w Finlandji nie agenta, a tylko firmę hurtową, która w chwili zachwiania się konjunktury nie zdołała lokować na rynku towaru fabryki polskiej.

Przy badaniu obecnych możliwości zbytu polskich wyrobów włókienniczych na rynku fińskim okazuje się, że dla tkanin wełnianych, gatunku ciężkiego wagi ponad 200 gr. w 1 m², względnie 350 gr. w 1 metrze bieżącym, ponownie otwierają się widoki zbytu, ze względów następujących: a) stabilizacji waluty fińskiej, b) niskiej wartości dolara, c) stopniowego wzrostu zainteresowania odbiorców naj-

tańszemi gatunkami tkanin wełnianych. Chodzi tu specjalnie o odbiorców na wsi. Wobec kryzysu standard życiowy spadł bardzo poważnie wśród tej kategorji ludności, dla której np. jeszcze w roku 1929, cena towaru odgrywała drugorzędną rolę, gatunek natomiast był decydującym czynnikiem zakupu.

Ceny tkanin ciężkich wahają się w granicach 0,50 — 1 dol. am. za metr bieżący.

Rynek fiński jest przyzwyczajony do następujących warunków płatności w zakresie dostaw tkanin: 6-cio miesięczny bezprocentowy akcept, nie wliczając miesiąca dostawy. W razie opłacenia gotówką w ciągu 30 dni — 4% skonta.

Prowizja agenta wynosi 3—5% przy większych zamówieniach, przyczem agent pokrywa koszty depesz, porto i t. p., zaś 2—3% przy mniejszych obstalunkach, gdy mocodawca (producent) opłaca sam wszelkie koszta korespondencyjne.

Sezon zamówień na ciężkie gatunki wełniane trwa w miesiącach grudzień—marzec. Dostawa następuje w czerwcu—lipcu.

Cło na tkaniny wełniane wynosi:

a) wagi od 200—500 gr. na metrze kwadratowym, brutto 45,— Fmk.,

b) wagi ponad 500 gr na metrze kwadratowym, brutto 32,— Fmk.

HANDEL ZAGRANICZNY FRANCJI W ROKU 1933.

W ciągu roku 1933 import towarów do Francji wyniósł 48.515 tys. ton (rok 1932 — 47.649 tys. ton), o łącznej wartości 28.425 miljonów franków (29.808 milj. franków). Eksport w tym samym okresie wyraził się w liczbie 25.055 tys. ton (w roku 1932 — 27.623 tys. ton) o wartości 18.433 miljonów franków (19.705 milj. franków). Z danych powyższych wynika, iż bilans handlowy Francji wykazał w roku 1933 saldo bierne w wysokości 9.992 miljony franków, jest to zmniejszenie salda biernego o 111 milj. franków. Jest to suma nieznaczna jeśli się weźmie pod uwagę ogólne obroty handlowe Francji z jednej strony i jej zarządzenia reglamentacyjne, jakie w roku 1933 nastąpiły.

UKŁAD HANDLOWY POLSKO-DUŃSKI.

Układ handlowy między Polską a Danją został zawarty w dniu 13 grudnia 1933 roku w formie wymiany not między Poselstwem R. P. w Kopenhadze i duńskiem Ministerstwem Spraw Zagranicznych. Układem tym zobowiązała się Danja przydzielać dewizy dla wyrównania należności za importowane z Polski w ciągu pierwszych czterech miesięcy r. 1934 towary, wyliczone w dołączonej do not liście i do wysokości w liście tej podanej. Są to: nafta, benzyna, olej gazowy, smary, asfalt, wyroby żeliwne, wyroby blaszane emaljowane, blacha cynkowa (Nr. stat. duńsk. Z. b. 26), maszyny włókiennicze, przędza wełniana, konie, tkaniny wełniane, tkaniny bawełniane, tkaniny z aksamitu (Nr. stat. duńsk. J. c. 26), ubrania wełniane i bawełniane dla mężczyzn i dzieci, linoleum (Nr. stat. duńsk. J. d. 1), minja i glejta, biel cynkowa, obuwie gumowe i kalosze, obuwie z podeszwami gumowemi, rękawiczki wełniane i bawełniane, drzewo surowe i obrobione, dykty (Nr. stat. duńsk. Q. a. 17), wyroby koszykarskie, przędza z jedwabiu sztucznego, groch jadalny, cebula, jagody i owoce suszone, soda kaustyczna i kalcynowana, blacha żelazna i stalowa, drut żelazny (Nr. stat. duńsk. Y. b. 30), żołądki cielęce, węgiel.

Ponadto zobowiązała się Danja, na wypadek wprowadzenia zmian w dotychczasowym systemie obowiązującym przy wwozie zbóż i pasz, zapewnić Polsce udział w imporcie równy dotychczasowemu; imieniem zaś Islandji przyrzekła przydzielać określoną ilość dewiz dla importu polskiej soli.

Zapewniła wreszcie Danja przydział dewiz na pokrycie należności za rozdzielany przez międzynarodowy kartel kontyngent rur ciągnionych, zakupywanych przez importerów duńskich w Polsce.

Wzamian zobowiązała się Polska zezwolić w tym samym okresie pierwszych czterech miesięcy r. 1934 na wwóz z Danji towarów obecnie dla przywozu do Polski zakazanych, a wyliczonych w drugiej liście do not dołączonej, do wysokości tam podanej oraz dozwolić na wwóz śledzi solonych z Islandji w określonej ilości za cłem obniżonem.

Oba Rządy postanowiły rozważyć przychylnie ewentualne żądania wzajemne odnoszące się do ograniczeń, którym podlegają towary inne, niż obecnie w obu listach wyliczone, a dla obrotu mniejsze posiadające znaczenie, jak również nie czynić żadnych trudności przy przekazywaniu wierzycielom drugiej strony należności wynikających z obrotów towarowych między obu krajami.

Postanowiono wreszcie, że o ile na miesiąc przed upływem ważności tej umowy żaden z Rządów nie wypowie jej, ani nie zażąda wszczęcia rozmów odnośnie zmiany, przedłużać się ona będzie automatycznie na dalsze okresy czteromiesięczne, aż do końca roku 1934.

WYSYŁKI WZORÓW ZBÓŻ DO HOLANDJI.

Od czasu stworzenia centrali importu zbóż w Hadze, co jest identyczne z reglamentacją wwozu zbóż do Holandji, importerzy prywatni skarżyli się, iż nie mogą otrzymywać od eksporterów zagranicznych wzorów zbóż bez pozwolenia wwozu, co powodowało, że wzory nadchodziły z opóźnieniem, stając się bezużytecznemi. Na skutek tych skarg, Centrala importu zbóż za zgodą rządu wysłała okólniki do wszystkich importerów, zwalniając mniejsze wzory z obowiązku przedsta-

wiania pozwoleń wwozu władzom celnym. Większe wzory, t. j. ważące od 1—3 kg. mogą być wwożone do Holandji, jeżeli eksporter zagraniczny zaopatrzy je specjalną etykietą Centrali Importu Zbóż w Hadze. Aby umożliwić to, Centrala ta dostarczyła wszystkim „bona fide“ importerom pewne ilości tych etykiet, które znów z kolei importerzy ci wyślą swym stałym dostawcom zagranicznym do zużycia przy wysyłaniu wzorów ważących od 1—3 kg. Ilość etykiet tych jest ściśle ograniczoną i dzięki temu Centrala może kontrolować wpływ opłat określonych przy wwozie tych wzorów. Importer płacić musi za wzór 1 kg. 7 centów, 2 kg. 12 centów, 3 kg. 17 cnt. Opłaty te przesyła Centrali Importu Zbóż w Hadze i otrzymuje nowe etykiety. W ten więc sposób wzory przychodzić będą bez opóźnienia, jak to zdarzało się dotychczas.

WYWÓZ KOMPENSACYJNY PRZEZ LĄDOWE GRANICZNE URZĘDY CELNE.

Na podstawie § 4 punkt 2 obwieszczenia Ministra Skarbu z dn. 11 października 1933 r. o warunkach uzyskania pozwoleń na przywóz za cłem ulgowem niektórych owoców południowych, towarów kolonjalnych i olejów roślinnych (Monitor Polski Nr. 236, poz. 257) Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu zezwoliło na kompensacyjny wywóz niektórych towarów **również** przez graniczne urzędy celne, lądowe, a mianowicie:

	Nazwa towaru	Lądowe urzędy celne:
1	komplety skrzynkowe	Śniatyn — Załucze
2	Maszyny włókiennicze	Zebrzydowice, Śniatyn — Załucze
3.	blacha ocynkowana	Turmonty, Śniatyn — Załucze
4.	wyroby z drzewa stolarskie, tokarskie i rzeźbiarskie z malowidłami, pozłacane, posrebrzane, bronzowane, również z innemi ozdobami t. zw wyroby ludowe A . . .	Zbąszyń, Zebrzydowice oraz Urzędy Pocztowe Celne: Warszawa Główna i Kraków.

Powyższe zarządzenie obowiązuje od dn. 15 stycznia 1934 r.

WPROWADZENIE SYSTEMU METRYCZNEGO W TURCJI.

Ukazało się rozporzadzenie wykonawcze do ustawy Nr. 1782 z dnia 26. III. 1931 r. wprowadzające system metryczny na terenie Turcji. Ustawa zabrania używania innego systemu miar i wag we wszystkich operacjach handlowych, w sklepach ogłoszeniach, książkach buchalteryjnych i t. p.

Wszystkie miary i wagi mają być sprawdzone przez Ministerstwo Handlu i odpowiednio stemplowane.

Zabronione jest w Turcji produkowanie miar i wag nieopartych na systemie metrycznym, jak również sprzedawanie wag nieostemplowanych.

Nie podlegają ustawie tej jedynie:

a) umowy i dokumenty handlowe redagowane w krajach, które nie wprowadziły systemu metrycznego,

b) dokumenty i odpisy z nich, które były redagowane przed ukazaniem się ustawy,

c) instrumenty używane do wyrobu monet i biżuterji, oraz do prac technicznych, będące w używaniu, a służące jedynie do fabrykacji wyrobów, nie mających nic wspólnego z określeniem miar i wag już wyprodukowanych przedmiotów.

d) miary używane przez domy handlowe i fabryki eksportujące do krajów, które nie wprowadziły systemu metrycznego, lecz tylko odnośnie do artykułów eksportowanych.

Za używanie wag i miar fałszywych lub nieostemplowanych przewidziane są kary.

System metryczny obowiązuje od dnia 1 stycznia 1934 r.

W związku z tem eksporterzy polscy powinni zainteresować się możliwościami zbytu miar i wag produkcji polskiej w Turcji

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE W OKRESIE OD 7 DO 17 STYCZNIA 1934 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Z dniem 1 lutego 1934 r. wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia ręczników i materjałów na ręczniki, w postaci przyszytej etykiety z materjału do każdego ręcznika, a na materjałach przy końcu każdej sztuki.

AUSTRJA. Na skutek żądań sfer gospodarczych, wprowadzona ma być nowela celna, przewidująca m. innemi zwyżkę cła na przędzę jutową, dykty, drób, jaja i produkty z kukurydzy. Do listy towarów objętych reglamentacją mają być wciągnięte żywica sztuczna, kwas siarczany i wieprzowina, sprowadzana dla wyrobu salami. —

BELGJA. Rozporządzeniem z dnia 8 stycznia 1934 roku wprowadzona została reglamentacja importu korku w płytach (poz. 687), rozporządzeniem z dnia 11 stycznia — makuchów. Import tych towarów dozwolony jest za uzyskaniem licencyj od ministerstwa rolnictwa.

Francja uzyskała na rok 1934 od Belgji w wyniku specjalnego porozumienia 100 proc. kontyngentów, któremi dysponowała w ub. roku.

BUŁGARJA. Dekretem z dnia 30 grudnia 1933 r. rząd bułgarski zniósł dozwolony dotychczas bezcłowy import wełny surowej, mytej lub niemytej, nasienia buraków cukrowych, sprowadzanych dla cukrowni, miękkiej sztucznej wełny dla przędzalni.

Bank Narodowy Bułgarski wprowadził z dniem 1 stycznia br. zarządzenie, w myśl którego przy wnoszeniu podań importowanych należy dołączać rachunki, na których importer musi złożyć oświadczenie, że suma podana na rachunku odpowiada prawdzie. Chodzi w ten sposób o uniknięcie składania fałszowanych rachunków.

CZECHOSŁOWACJA. Dotychczasowe cła na zboże, bydło i mięso pozostają nadal w mocy. Ustanowiona została przeciętna cena masła w wysokości 22.60 kc., ponieważ na mocy ustawy, przy cenie masła poniżej 23.60 kc. za 100 kg., cło ulega zwyżce, przeto obecne cło 210 kc. podwyższone zostaje o 100 proc., tj. do 240 kc. za 100 kg., cło na sadło surowe ustanowione zostało w wysokości 150 kc., szmalec topiony — 300 kc. za 100 kg. Rozporządzeniem z dnia 27 grudnia 1933 r. wprowadzono reglamentację importu nasienia cebuli poz. 52 taryfy celnej czechosłowackiej.

Ministerstwo Finansów poleciło urzędom celnym przeprowadzać odprawę celną nie na podstawie pozwolenia dewizowego, ale na podstawie istotnych właściwości towaru. O ile dane ustalone przez urząd celny okażą się niezgodnemi z pozwoleniem dewizowem, to towar nie będzie dopuszczony do importu.

DANJA. Lista towarów zwolnionych przy imporcie od pozwoleń dewizowych narazie nie została zmieniona. Kontyngenty importowe przydzielane są na podstawach dotychczasowych.

FINLANDJA. Ministerstwo Rolnictwa ustanowiło ceny na 1 kwartał 1934 r. na żyto w wysokości 0.65 fmk. od 1 kg. (dot. 0.89). Stąd cło na żyto niemielone i mielone pozostaje bez zmiany.

Następujące pozycje taryfy celnej zostały zmienione na rok 1934: poz. 44 — mąka pszenna — 1.25 (dotychczas 1.50) za 1 kg., poz. 45 — kasza pszenna — 1.50 (1.25), poz. 84 — purê pomidorowe 1.— (8.—), poz. 751 — węgiel, koks, antracyt (z krajów, które nie zawarły z Finlandją traktatu handlowego — 5,— Fmk. za 100 kg. (dot. bez cła), poz. 787 — cegły 9.— (2.—), poz. 816 — olej lniany surowy — 0.60 (0.50) za 1 kg.

FRANCJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 5 stycznia 1934 skontyngentowany został przywóz następujących towarów: — atramenty 326 i 325 bis, — żelatyna — 330, pasta do butów itp.

HISZPANJA. Dekretem z dnia 22 grudnia 1933 ustanowione zostały kontyngenty na oleje i tłuszcze na 1 kwartał 1934 r. w następujący sposób: poz. 211 — sadło — 100 proc. przeciętnego importu w latach 1931/32; poz. 312 — tłuszcze zwierzęce niewymienione w innych pozycjach — 100 proc; 804 — tłuszcze pochodzenia zwierzęcego nierafinowane — 80 proc. — 805 — rafinowane — 100 proc.; 996 — kopra — 75 proc.; 997 — olej lniany — 80 proc.

HOLANDJA. W Dzienniku Ustaw z dnia 20 grudnia 1933 r. ogłoszone zostało rozporządzenie, na mocy którego wprowadzony został monopol importu jaj w skorupkach, żółtka itp. Zmonopolizowanie importu tych artykułów ma trwać do 1 stycznia 1935 r. Rozporządzeniem z dnia 29 grudnia 1933 r. wprowadzony został przymus przedkładania świadectwa pochodzenia przy imporcie podlegających skontyngentowaniu pończoch i skarpetek. Pozatem rozporządzeniem z dnia 2 stycznia 1934 r. wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia importowanego masła.

Rząd holenderski ma przystąpić do reglamentacji importu ryżu łuszczonego do Holandji, celem uprzywilejowania importu ryżu tego z Jawy.

LITWA. Lista artykułów objętych systemem pozwoleń przywozowych (dotychczas 13 grup towarowych) została powiększona o dalsze 20 grup. W ten sposób około 70 proc. importu podlega ograniczeniom przywozowym.

ŁOTWA. Przydział kontyngentów importowych na I kwartał 1934 r. w zakresie niektórych artykułów uległ ograniczenom, w niektórych wypadkach do 50 proc. importu dokonanego w IV kwart. 1933 r. Zmniejszenie dotyczy przywozu skór półobrobionych, części rowerów, porcelany, wyrobów drzewnych, szkła i in. Przywóz żelaza i stali ulec ma pewnej zwyżce.

STANY ZJEDNOCZONE. Ustanowione zostały przepisy dla importerów, sprowadzających napoje alkoholowe. Na mocy tych przepisów importer zobowiązany jest do uzyskania pozwolenia na import wyrobów alkoholowych, które udziela ministerstwo rolnictwa.

Nie dotyczy to towarów pozostających pod kontrolą celną i tranzytu. Każda licencja musi zawierać: a) gatunek i ilość importu, b) kraj pochodzenia, c) termin ważności, d) inne tym podobne dane, które się okażą potrzebne.

Z dniem 13 stycznia 1934 weszły w życie zwyżki celne na konserwy rybne, poz. 718 a. z 30 na 45 proc. ad val., inne ryby, których wartość nie przewyższa 9 cent. od funt., z 30 na 44 proc. ad valorem.

SZWECJA. W związku z wprowadzeniem przymusu znakowania towarów krajem pochodzenia ogłoszoną została lista towarów, co do których przymus ten się stosuje i obejmuje ona następujące towary: świece, klej stolarski, wyroby gumowe, tekturę i papier, pończochy, kołnierzyki, płaszcze nieprzemakalne, odzież męską, bieliznę, obuwie, wyroby fajansowe i porcelanowe, wyroby szklane, naczynia emaljowane, wyroby żelazne i stalowe, wyroby z innych metali, maszyny i narzędzia, instrumenty muzyczne. Sposób znakowania poszczególnych towarów jest do przejrzenia w P. I. E.

TURCJA. Zawarty został nowy układ handlowy z Grecją na przeciąg 6 miesięcy, licząc od 1. II. 1934 r. Grecja uzyskała prawo pokrycia 45 proc. (w ciągu 3-ch pierwszych miesięcy) wzgl. 50 proc. (w ciągu następnych 3-ech miesięcy) przywozu tureckiego swym eksportem. Oba kraje ustaliły listę towarów, które mogą być importowane bez ograniczeń kontyngentowych, przyczem Grecja może w ten sposób importować do Turcji: niektóre chemikalja, butelki, tkaniny bawełniane, naczynia aluminjowe, nawozy sztuczne i t. p.; Turcja zaś do Grecji: węgiel kamienny, bydło, drzewo, jaja, zboża, strączkowe, klepki i t. p.

WIELKA BRYTANJA. Z mocą obowiązującą od dnia 13 stycznia 1934 r. podwyższone zostało cło na owies z 20 proc. ad valorem na 3 szyl. od centnara ang., na mąkę owsianą, płatki owsiane — na 7 sh. 5 d. od centnara ang.

Według oświadczenia ministra rolnictwa kwota bekonowa będzie obniżona od 1 marca 1934 r. o 7 proc. a od 1 czerwca o dalsze 3 proc., tak, że począwszy od tej daty globalna kwota dla bekonu zagranicznego będzie o 10 proc niższa od obecnej.

WŁOCHY. W protokóle dodatkowym do konwencji handlowej włosko-czechosłowackiej podpisanym 27. XI. 33 Czechosłowacja zrzekła się stawek konwencyjnych na drzewo zwykłe (poz. 604 p. a) 1, 2, 3 włoskiej taryfy celnej), Włochy zaś stawki konwencyjnej na cebulę (poz. 41 czechosł. tar. cel.). Ograniczony został termin obowiązywania zniżonego cła na włoskie wczesne ziemniaki.

W dodatkowej umowie włosko-jugosłowiańskiej podpisanej w styczniu b. r. Jugosławja zgodziła się na podniesienie stawek celnych na artykuły rolnicze i hodowlane.

Podpisany został w dniu 5 stycznia b. r. traktat handlowy włosko-rumuński, który obejmuje podniesienie włoskich stawek celnych na artykuły hodowlane i rolnicze.

Na mocy rozporządzenia ogłoszonego w „Gazetta Ufficiale" z dnia 3 bm. wprowadzony został przymus mieszania importowanej z zagranicy mąki i kaszy z produktem krajowym w stosunku obowiązującym przy imporcie zboża zagranicznego. Importer ma prawo wskazać na komorze celnej magazyn lub skład w którym pragnąłby poddać importowany towar obowiązkowi mieszania. Proces mieszania odbywa się pod kontrolą straży skarbowej. Koszta obciążają importera.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

Firmy, poszukujące kontaktu z eksporterami polskiemi:

Firma szwajcarska ineresuje się importem z Polski przędzy tak zw. Strangarn średnich numerów, wełnianej, półwełnianej, bawełnianej oraz ze sztucznego jedwabiu. P/1132/46/R.

Firma szwajcarska pragnie importować z Polski taśmy gumowe do wyrobu szelek. P/3656/64/R.

Firma holenderska pragnie objąć przedstawicielstwo polskiej fabryki guzików. P/1127/64/R.

Firma irlandzka poszukuje dostawców wialni do

sortowania i oczyszczania nasienia lnianego o pojemności ok. 30 buszli na godzinę ruchu. P/1168/45/R.

Firma agenturowa finlandzka poszukuje zastępstwa polskich fabryk wyrobów włókienniczych wszelkich rodzajów. P/1284/46/R.

Firma południowo-afrykańska interesuje się importem parafiny rafinowanej do wyrobu świec. — P/1415/42/Ba.

Firma południowo-afrykańska obejmie przedstawicielstwo fabryk dykt i fornierów. P/871/40/Ba.

Firma łotewska ma zapotrzebowanie na wielkie ilości fornierów olchowych. P/31258/40/Ba.

Firma marokańska poszukuje eksporterów drzewa sosnowego i jodłowego. P/30490/40/Ba.

Firma hamburska interesuje się importem nieciosanych pni sosnow. do wyrobu skrzynek. P/661/40/Ba.

Firma marokańska pragnie importować dykty. P/30490/40/Ba.

Firma estońska interesuje się kaszą gryczaną i prosi o oferty cif Tallinn. R/2938/74/Pi.

Firma angielska interesuje się owocami suszonemi i wszelkiemi konserwami. R/415/76/Pi.

Firma palestyńska interesuje się importem glukozy dla Egiptu oferty cif. Aleksandrja i wzory. — R/520/4E/Pi.

Firma francuska pragnęłaby objąć zastępstwo eksporterów piór gęsich. R/1480/28/Gi.

Firma holenderska interesuje się konserwami rybnemi. R/1044/70/Gi.

Firma amerykańska interesuje się drobiem bitym. R/820/31/Gi.

Firma czechosłowacka pragnie zakupić większą partję sierści bydlęcej. R/1185/27/Gi.

Firma meksykańska pragnie zakupić konserwy rybne (szproty, śledzie). R/667/70/Gi.

Firma austrjacka poszukuje producentów miarek z ceraty lub linoleum oraz piłek gumowych. P/1081/3D/Sz.

Firma w Tunisie pragnie zakupywać w Polsce wszelkiego rodzaju materjały budowlane, jak cement, wapno, wyroby ceramiczne (płyty i kafle), żelazo do budowy, drzewo budowlane i t. d. P/1174/53/Sz.

WYSTAWY I TARGI

POLSKA NA TARGACH LEWANTYŃSKICH.

Na międzynarodowych Targach Lewantyńskich, w których bierze udział 25 państw, przemysł i handel polski będzie reprezentowany bardzo licznie. Targi te, jak wiadomo, zorganizowane będą w Tel Aviv w okresie od 26 kwietnia do 26 maja b. r. Izba Handlowa Polsko-Palestyńska, która w ich organizacji bierze szczególnie czynny udział, zmuszona była ze względu na znaczną liczbę zgłoszeń ze strony firm polskich, uzyskać miejsca dla eksponatów w dodatkowych dwóch pawilonach. W ten sposób Polska na Targach Lewantyńskich zajmie aż 3 pawilony. Ruchoma wystawa prób i wzorów produkcji polskiej ma również być otwarta podczas Targów Lewantyńskich w Tel-Avivie. Jak słychać, podczas konferencji, niedawno odbytej w Łodzi, uczestnicy wystawy ruchomej powzięli uchwałę oferować swe towary cif porty, do jakich wystawa ta będzie zawijać.

TARGI MIĘDZYNARODOWE W RIO DE JANEIRO.

Z okazji stuletniej rocznicy utworzenia okręgu federalnego Rio de Janeiro w okresie od 12. VIII. do 12. XI. 1934 roku odbędą się w stolicy Brazylji Wielkie Targi Międzynarodowe. Targi mogą dać dobrą okazję eksporterom polskim zapoznania odbiorców brazylijskich z wytwórczością polską, która może z powodzeniem konkurować z wyrobami innych krajów. Bliższych informacyj udziela Konsulat Brazylijski w Warszawie, Krakowskie Przedmieście 58 I.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 3 31. I. 1934

ROZWÓJ HANDLU I PRZEMYSŁU RYBNEGO W GDYNI I NA WYBRZEŻU.

Referat Nacz. Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni p. Antoniego Hryniewickiego, przedstawiony na Radzie Portu dnia 23 stycznia b. r.

Przemysł i handel rybny na wybrzeżu zaczął się rozwijać dopiero w ostatnich latach. Sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego z 1922-24 r. wymienia, że na wybrzeżu, w rozmaitych miejscowościach, znajduje się 39 wędzarni, z których większość w liczbie 25 powstała dopiero w ostatnich 3—4 latach. Zaledwie 10 z tych wędzarni zasługiwały na nazwę drobnego zakładu przemysłowego, posiadały od 6 do 12 piecy, zatrudniały w okresie większych połowów do 24 pracowników i przerabiały rocznie każda do 100 ton ryby. Pozostałe 29 wędzarni były małemi, prowadzonemi wyłącznie przy pomocy domowników, a bez udziału najemników, przetwórniami. Cały szereg przyczyn złożył się na to, że większość tych wędzarni zaprzestała w późniejszych latach pracy i została przerobiona na mieszkania, jadłodajnie lub otrzymała inne przeznaczenie.

W roku 1928—1930 sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego wymienia już tylko 36 wędzarń o 153 piecach; z tej ilości tylko 16 wędzarń o 87 piecach jest czynnych. Pozostałe prawie stale są nieczynne.

Powyższe liczby dają wyraźny przykład, że właściciele licznie powstałych w 1922—24 r. wędzarni nie obliczyli należycie i nie wzięli pod uwagę wszystkich okoliczności i warunków niezbędnych do istnienia nowych przedsiębiorstw i dlatego wysiłki ich były zmarnowane.

Nie te jednakże straty i braki, włączając w nie straty poniesione na walucie markowej, przy wprowadzeniu nowego znaku obiegowego, i późniejszym spadku złotego w 1925 roku przez co doznał zmniejszenia kapitał obrotowy, podkopały byt wiele wędzarni. Przy zakładaniu wędzarni zostały pominięte i niedocenione możliwości zmniejszenia się połowów, a następnie zlekceważona konkurencja Gdańska, który oddawna był stałym odbiorcą ryb z całego naszego wybrzeża, miał duży i dobrze prowadzony przemysł rybny.

Jeżeli skromnym, małym wędzarniom nadaliśmy miano zakładów przemysłowych, to handel rybą na wybrzeżu do ostatnich lat nie zasługiwał nawet by nazywano go handlem. Był on jeszcze skromniejszy, niżeli przemysł. Najpoważniejszymi odbiorcami ryb byli tylko właściciele wędzarń. Zakupywali oni towar dla własnych przetwórni a nieraz wysyłali świeży towar na rynki. Cały nasz przemysł i handel do ostatnich lat nabywał od rybaków nie więcej, jak 50 proc. połowów i to gatunków najtańszych. Gdańsk natomiast zabierał również mniej więcej 50 proc. naszych połowów, wartość których zato była jednak daleko większa.

Omówiwszy więc dawniej istniejące na naszem wybrzeżu warunki pracy przemysłu i handlu, możemy jasno i wyraźnie postawić pytanie, czy przy takim stanie rzeczy mogła być mowa o mniej więcej poważnym przemyśle i handlu rybnym i o jego rozwoju. Sądzimy, że odpowiedź będzie jednakowa. Warunki do powstania poważniejszego przemysłu i handlu były na wybrzeżu nieodpowiednie.

Najbardziej wymownej odpowiedzi dostarczył właśnie większy przemysł i handel rybą, który mało interesował się wybrzeżem, zakładając wytwórnie i przedsiębiorstwa w oddalonych od morza częściach kraju. — Istniały i istnieją fabryki konserw na Śląsku, w Warszawie, Wilnie, Przemyślu, i innych miastach, bardzo oddalonych od Gdyni, ale położonych w pobliżu granicy niemieckiej lub łotewskiej i czerpiących z tamtej strony granicy dostarczany im sprawnie potrzebny dla fabryk surowiec. Wielu kupców i krajowych fabryk konserw ma swe oddziały i warsztaty pracy również w Gdańsku i tylko dlatego, że istnieje tam poważny rynek rybny, zdolny do stałego dostarczania niezbędnej ilości surowca i gotowego towaru w wielkim wyborze.

Stworzyliśmy własny port, uzyskując tem podstawę istnienia przemysłu i handlu rybnego, należało tylko dążyć do zmiany dawniejszego stanu rzeczy, przy którym przemysł i handel rybny nie mógł się rozwijać. Koniecznością było podjąć pracę obejmującą całokształt zagadnień i potrzeb rybołówstwa morskiego. W tym celu rozpoczęto budowę nowych, silniejszych statków rybackich, zdolnych do uprawiania połowów nie tylko przy brzegach, ale również na otwartem morzu i skierowania rybaków na tereny dalsze i przyuczenia ich do pracy poprzednio nie znanej. Wprowadzone zostały inne, przedtem nieużywane narzędzia pozwalające na osiągnięcie lepszych połowów przy mniej uciążliwej pracy.

Powstały towarzystwa połowów śledzi na Morzu Północnem. Nasi rybacy przechodzą na statkach dalekomorskich wyszkolenie stałe zwiększania połowów odrazu wprowadziły zmianę na lepsze narazie w dziedzinie drobnego przemysłu przetwórczego. Ilość wędzarni na wybrzeżu zaczęła znów wzrastać. Tym razem zapewne położenie ich będzie trwalsze i nie ulegnie tak nagle i szybko załamaniu, jak to miało miejsce w ubiegłem dziesięcioleciu. Ilość ryby przerobionej przez wędzarnie zwiększa się przy jednoczesnem zmniejszeniu wywozu do Gdańska, wędzi się najwięcej szprotów, które zawdzięczając taniej cenie i kryzysowi, stają się przedmiotem powszechnego użytku, wypierając zagraniczne konserwy i walcząc ze śledziem zmniejszają spożycie tej ryby.

Ale poważniejszy przemysł i handel jeszcze z niedowierzaniem spogląda na Gdynię, jako na przyszłą swą siedzibę. Stroni od niej, pozostając na dawnych swych zasiedziałych miejscach i niekiedy czyni próby sprowadzania ryby przez Gdynię.

Nie były to próby łatwe i istotnie bardzo odstraszające. Przed kilku laty jedna ze Spółdzielni sprowadziła transport śledzi solonych przez Gdynię. Był to zdaje się pierwszy wypadek przywozu śledzi do Gdyni wobec czego towar nieznany wzbudził duże zainteresowanie władz celnych. Rozpatrzono uważnie taryfy celne gdzie znaleziono, że śledzie mogą być solone, marynowane, w oliwie i t. d. Pobrano próbki rozczynu solonego z beczek i po pewnym czasie spostrzeżono ukazanie się na powierzchni warstwy tłuszczu. Powstało podejrzenie, czy przypadkiem zamiast śledzi solonych nie dostarczono do Gdyni śledzi w oliwie, za które należy pobrać cło w wysokości dziesięciokrotnie większej, niżeli za śledzie solone. Nic nie pomogły twierdzenia i upewnienia przedstawicieli Spółdzielni, nie pomogła nawet ekspertyza znawców. Śledzie zatrzymano i wypuszczono dopiero po kilku dniach i to po złożeniu oświadczenia, że wyższe cło zostanie dopłacone, gdyby analiza tłuszczu wykazała zawartość oliwy. Spółdzielnia zapłaciła wysokie koszta postojowego i poniosła inne niepotrzebne wydatki i raz na zawsze zrzekła się sprowadzania śledzi przez Gdynię, kierując następne transporty do Gdańska. Podobne historje przeżywał pierwszy transport śledzi mrożonych.

W końcu 1932 roku jest już widoczny znaczny postęp w handlu i przemyśle rybnym w Gdyni. Powoli tworzy się rynek rybny, powstają dwie nowe wędzarnie na terenach przy porcie rybackim, wydzielonych na potrze-

by przemysłu i handlu. W pomieszczeniach Hali i Chłodni Rybnej rozpoczynają dwie małe fabryki konserw, także rafinerja tranu leczniczego.

Rynek rybny nie byłby zupełny bez śledzi solonych, sprowadzanych z Anglji i innych krajów do Polski w ilościach bardzo dużych za pośrednictwem Gdańska, Królewca lub Szczecina.

Dla tego towaru wybudowany został w 1932 r. skład śledziowy i oddany do użytku z początkiem 1933 roku. Przemysł i handel uzyskał pierwsze niezbędne podstawy istnienia i od tej chwili dopiero zaczyna uważać Gdynię za przyszły teren swej pracy. W 1933 roku powstają nowe firmy, osiedlają się kupcy, buduje się nowa duża wędzarnia, jako zaczątek fabryki konserw. Przy pracy w tych przedsiębiorstwach i zakładach znajduje zatrudnienie stałe lub okresowe spora ilość osób, ucząc się i nabierając wprawy w nowej dziedzinie wymagającej dużej znajomości przedmiotu. Zawijają do składów coraz liczniejsze statki ze śledziami solonemi, ruch się wzmaga i powstaje potrzeba rozszerzenia urządzeń. Na wiosnę 1933 roku rozpoczęto budowę nowego składu. Jeszcze przed ostatecznem wykończeniem został on zapełniony towarem. Z powodu braku miejsca w składach krytych wyładowuje się towar wprost na nabrzeżu pod gołem niebem.

Na całem wybrzeżu trudni się przemysłem i handlem rybnym 69 firm i przedsiębiorstw, wykupujących świadectwo przemysłowe. Z tej liczby 20 ma siedzibę w Gdyni, a pozostałe 49, wyłącznie wędzarnie rozmieszczone są na wybrzeżu, a mianowicie: 11 w Helu, 20 w Jastarni i Borze, po 5 w Kuźnicy i w Pucku, po jednej w Chałupach i Chłapowie i 2 w Karwi.

O postępie rozwoju przemysłu i handlu mówi statystyka przywozu ryb do Gdyni.

W 1930 — nie było; 1931 r. — 1.500; 1932 — 8 470 t. a w 1933 — 21.188 ton.

W składach śledziowych, a także hali i chłodni rybnej wyładowano 80 statków nadeszłych ze śledziami solonemi angielskiemi, islandzkiemi i norweskiemi, a także ze śledziami świeżemi i mrożonemi. Załadowano 950 wagonów ryby importowanej, a 450 wagonów ryby połowów własnych: dalekomorskich i bałtyckich. Ilość przywiezionych do składów oraz do hali i chłodni śledzi (licząc w całych beczkach) wynosi przeszło 88 000, a ponieważ podczas kryzysu kraj zużywa około 300.000 beczek, więc przez Gdynię, w pierwszym roku istnienia rynku śledziowego, przeszło mniej więcej ¼ zapotrzebowania całego kraju, a także kilka transportów do krajów sąsiednich. Transport i wysyłka ryby dokonywana była drogą kolejową, wodną (Wisłą), a także pocztą. Były wypadki, że brakło wagonów chłodni dla ryb świeżych, przesyłki niekiedy dochodziły z opóźnieniem, ale naogół większych braków przy przesyłaniu ryb koleją nie było. Przesyłki pocztowe natomiast narażały dość często wysyłających na straty. Tak zwane paczki żywnościowe dostarczone były bardzo często po kilku dniach i przesłana ryba dochodziła do odbiorcy w stanie rozkładu. Dość często zdarzały się wypadki okradania paczek zawierających cenniejsze ryby np. wędzone węgorze.

Inne niedogodności, na które uskarżał się przemysł i handel były następujące: zbyt długie i formalistyczne załatwianie spraw związanych z czynnościami celnemi, duże koszta transportu kolejowego przy przesyłaniu drobnicowych wysyłek ryby, odmowa władz skarbowych na przydzielenie wędzarniom soli przemysłowej i wreszcie jak wszędzie skargi na nadmierne obciążenia podatkowe.

Chociaż ostatni rok wykazał duży postęp w rozwoju naszego przemysłu i handlu rybnego musimy sobie zdać sprawę, że to co powstało nie jest jeszcze ani przemysłem ani handlem w prawdziwem i szerokiem tego słowa znaczeniu, a tylko zaczątkiem tego co powinno powstać.

Przez Gdynię powinien przechodzić cały przewóz ryb do kraju, a niezależnie od tego może stać się ona punktem rozdzielczym dostarczającym rybę do Czechosłowacji, Rumunji i krajów bałtyckich. Duże fabryki konserw mogłyby pracować na eksport, wywożąc produkty do rozmaitych krajów bliższych i dalszych, jak to czyni Łotwa.

W pierwszym rzędzie należy dążyć do zwiększenia własnych połowów tworząc przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich.

Pomyślne rozwiązanie rybołówstwa dalekomorskiego ożywiłoby ogromnie przemysł i handel nie tylko rybny, ale również niezbędny dla przemysłu rybnego przemysł pomocniczy drzewny, metalowy, przędzalny i wzmogłoby działalność całego szeregu innych gałęzi wytwórczości.

Dalej należy rozwinąć szerzej rybołówstwo bałtyckie.

Dla zaspokojenia pilnych potrzeb przemysłu i handlu rybnego w Gdyni należy:

1) przydzielić na molo rybackiem dalsze tereny na rozbudowę urządzeń niezbędnych dla przemysłu i handlu. —

2) Na tym terenie powinien powstać jeszcze w bieżącym roku chłodzony skład dla śledzi solonych na 30.000 beczek.

3) Umożliwić dopływ kapitału krajowego i zagranicznego dla rozwoju rybołówstwa morskiego oraz dla handlu i przemysłu rybnego.

4) Obok istniejących składów należy wybudować zwykły skład dla śledzi solonych o powierzchni 1.500—3.000 m. kw., gdyż dotychczas beczki leżą wprost na wybrzeżu, co nie jest korzystne dla towaru.

5) Wędzarniom należy przydzielić sól przemysłową.

6) Należy dążyć do uproszczenia i szybkiego załatwiania spraw przemysłu i handlu w urzędach portowych i celnych, kolejowych i pocztowych.

7) Rozpocząć budowę portu rybackiego na pełnym Bałtyku obok Wielkiej Wsi.

Jest rzeczą zupełnie pewną, że przy dalszym rozwoju naszego przemysłu i handlu a szczególnie przy próbach stworzenia dużego rybołówstwa dalekomorskiego będziemy musieli stoczyć bardzo trudną walkę z konkurencją i musimy być pewni, że z walki tej wyjdziemy zwycięsko.

K R O N I K A

— **Połowy szprotów**, które w listopadzie, grudniu i w pierwszej połowie stycznia były zupełnie niewystarczające dla dużego zapotrzebowania wędzarń na wybrzeżu, handlarzy rybnych oraz rynku krajowego, poprawiły się w ostatnich dniach. Nie można mówić, aby zapotrzebowanie było w zupełności pokryte, jednak połowy szprotów o tyle się zwiększyły ilościowo, że narzekania wędzarń na brak surowca do przetwarzania nie są już tak częste. Cena utrzymuje się na mało zmiennym poziomie, gdyż płacono rybakom od 12 do 14 złotych za sto kilo szprotów.

— **Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni**, Spółdzielnia, posiadająca już drugi rok monopol faktyczny na zakup szprotów od rybaków gdyńskich, rozszerzyła swą działalność na największy ośrodek naszego rybołówstwa morskiego, czyli na port rybacki w Helu. Można więc powiedzieć, że dziewięćdziesiąt procent połowów szprota przechodzi przez tą Spółdzielnię, powołaną do życia przez Bank Gospodarstwa Krajowego w Gdyni.

Rozszerzenie monopolu skupu szprotów na Hel zostało spowodowane życzeniem rybaków helskich, dla których ten system jest bardzo dogodnym, ze względu na pewność i szybkość w otrzymywaniu zapłaty za sprzedane ryby, oraz ze względu na utrzymywanie się cen na stałym poziomie.

Również wędzarnie zyskały na skoncentrowaniu zakupów, ponieważ płacą wszystkie jednakowe ceny i mogą pracować na równomiernej kalkulacji bez obawy, że konkurencyjne firmy zdołały zakupić ryby po cenach niższych. Wpłynie to również na wyrównanie cen wewnątrz kraju, chociaż dużą przeszkodą są tu dumpingowe ceny wędzarń z Gdańska, sprzedają-

ćych wędzone szproty poniżej wszelkiej kalkulacji, (korzystając zapewne z tanich szprotów z kutrów niemieckich i subwencji).

Narzekania wędzarń i odbiorców innych na monopol Spółdzielni mają podstawę w niedostatecznych połowach szprotów. Sposób rozdziału szprotów przez Spółdzielnię powinien zapewnić w pierwszym rzędzie potrzeby wędzarń, a dopiero później zapotrzebowanie handlarzy i rynku krajowego. Wędzarnie na wybrzeżu a zwłaszcza w Gdyni, muszą stale pracować w sezonie, aby rentownym uczynić kapitał, włożony w nowowybudowane kosztowne budynki.

— **Ruch w porcie rybackim w Gdyni** jest bardzo ożywiony, nietylko ze względu na połowy naszych rybaków w sezonie szprotowym, ale również z powodu dowozu ryb okrętami. Od dnia 12 stycznia do dnia 27 stycznia zawinęło do portu rybackiego jedenaście statków, z czego pięć z Norwegji, cztery z Holandji i dwa z Anglji, przywożąc śledzie solone, w lodzie, zamrożone oraz inne towary drobnicowe (konserwy, mączka rybna).

W tym samym czasie z portu rybackiego w Gdyni wysłano ogółem 127 wagonów koleją, z czego 115 ze śledziami solonemi i mrożonemi, a 12 ze szprotami, (tranzytem wysłano 20 wagonów).

Niedawno zakończona budowa drugiego toru w porcie rybackim okazuje się już niewystarczająca. Przewidziane jest miejsce na trzeci tor kolejowy i należałoby się zastanowić nad sprawą budowy nowej linji.

— **Przywóz śledzi solonych z polskich połowów** na Morzu Północnem uskutecznia się statkami Polskiej Żeglugi i holenderskiemi. Dnia 10 stycznia statek „Śląsk" przywiózł 700/1 oraz 600/2 beczek. Dnia 17. I. statek „Chorzów": 1.100/1 i 600/2. Dnia 24 stycznia statek „Cieszyn" 425/1 oraz 250/2. Dnia 27 stycznia statek „Ebenhaezer" 1.314/1 i 372/2 Statki holenderskie mogą konkurować ze statkami Polskiej Żeglugi, ponieważ ładują towar w Holandji bezpośrednio z portu rybackiego Scheveningen czy Vlaardingen, podczas gdy statki Żeglugi Polskiej, odchodzące z Rotterdamu, biorą beczki ze śledziami z przeładunku, co podraża znacznie koszta i naraża klienta na uszkodzenie towaru.

Należy sądzić, że Żegluga Polska zainteresuje się bliżej transportami śledzi solonych, tak z polskich połowów, jak i importowanych, celem zakupienia statków o małym tonażu.

— **Import śledzi solonych** do portu rybackiego w Gdyni przedstawiał się w drugiej połowie stycznia następująco: statek „Luna" dnia 15 stycznia złożył w magazynach tranzytowych 535/1 i 40/2 śledzi norweskich. Statek „Sproit" w dniu 17 stycznia przywiózł z Anglji 2.734/1 oraz 494/2 śledzi yarmudzkich. Statek „Jaederen" w dniu 19 stycznia norweskich śledzi 200/1 i 20/2. W dniu 22 stycznia statek „Bramow" z Anglji wyładował śledzi yarmudzkich 495/1 i 200/2. Statek „Ursa" przywiózł z Norwegji w dniu 24 stycznia śledzi solonych beczek całych 552/1 oraz półbeczek 164/2.

Ze względu na przepełnienie magazynów tranzytowych dla śledzi solonych w porcie rybackim w Gdyni, gdyż część towarów składuje się pod gołem niebem, okazuje się paląca konieczność budowy nowych magazynów dla śledzi solonych. Magazyny takie rentują się szybko i znalezienie kapitałów na ten cel nie powinno nastręczać trudności.

To samo można powiedzieć o Chłodni Rybnej, mogącej w sezonie letnim pomieścić maximum pięć tysięcy beczek, podczas gdy zapotrzebowanie było już w 1933 roku na trzydzieści tysięcy beczek. Budowa Chłodni Śledziowej o pojemności przynajmniej na trzydzieści tysięcy dużych beczek jest bardzo pilną. Ze względu na małe zainteresowanie się kapitału krajowego tą sprawą, będzie rzeczą konieczną uzyskanie pożyczki zagranicznej dla tej niezbędnej inwestycji na terenie portu rybackiego w Gdyni.

— **Import śledzi świeżych w lodzie i zamrożonych oraz innych towarów z Norwegji.** Statek „Luna" w dn 15 stycznia przywiózł 52 skrzyń śledzi w lodzie, śledzi zamrożonych 248/2, tranu 22 beczek, konserw 200 kg, mączki rybnej 200 worków. Statek „Akershus", 16. I. wyładował 200/2 śledzi zamrożonych oraz sto beczek tranu leczniczego. Statek „Borgund" dnia 16. I. 519 skrzyń śledzi w lodzie i 1.930 skrzynek śledzi zamrożonych. Statek „Jan Mayen" w dniu 20. I. śledzi w lodzie 1.414 skrzyń, a śledzi zamrożonych 333/2. W dn. 24 stycznia statek „Ursa" przywiózł 982/2 śledzi zamrożonych, mączki rybnej sto worków, stearyny 6 dużych beczek.

Towary z tych statków złożono w komorach chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej, a częściowo załadowano bezpośrednio do wagonów.

CENY ŚLEDZI I INNYCH RYB W GDYNI.

— **Śledzie solone:** Tendencja cen z początkiem stycznia nieco słabsza, co jest w tej branży zjawiskiem normalnem o tej porze, zwłaszcza po wysprzedaży wielu gatunków towaru. W ostatnim tygodniu notowano następujące ceny za dużą beczkę — ocloną — loco wagon Gdynia — w zł.:

A. Śledzie importowane: Szkockie castelbajskie fulle 118,— zł, castelbaiskie matfulle 105, matfulle z Lerwick 105. Innych gatunków szkockich śledzi brak.

Yarmudzkie: Trójka Bloomfieldsa — matis 88, smolmatis 84, matfull 90, I. Trademark matfull 85, matis 83, smolmatis 80; II. Trademark: matfull 80, matis 77, smolmatis 73.

Norweskie: sloe 5/6 32 do 33 zł, 6/7: 34 do 35 zł, mleczaki: 36 zł, vaar: 5/6 — 30, 6/7: 32, moskaliki: 73. Islandzkie od 60 do 73.

B. Śledzie solone z polskich połowów: szkockie i yarmudzkie wszelkich gatunków jak: fulle, matfulle, matisy, smolmatisy, K., BK., Milkersy, Yleny, I. Trademark: od 69 do 72 zł, II. Trademark od 73 do 76 zł.

Śledzie zamrożone norweskie z nowych połowów, jedna skrzynia 50 kg netto, oclona — loco wagon Gdynia — Port Rybacki: 25 zł.

Śledzie świeże w łodzie norweskie, skrzynia duża 100 kg netto w dniu 4 stycznia, oclone loco wagon 38 zł.

Dorsze zamrożone norweskie oclone — 45 kg netto: 48 złotych.

Szproty świeże płacono rybakom na kutrze 12 zł za sto kilo netto.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Śląsk	6. 2.	10. 2.	14. 2.	—	17. 2.
Poseidon	13. 2.	17. 2.	21. 2.	—	24. 2
Cieszyn	20. 2.	24. 2.	28. 2.	—	3. 3

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Irene	5. 2.	7. 2.	10. 2.
Minos	12. 2	14. 2.	17. 2.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7. 2. — z Gdańska 10. 2
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14. 2. — z Gdańska 17. 2
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 21. 2. — z Gdańska 24. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 13. 2.
s/s Ingeborg — z Gdyni 27. 2.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 29. 1. — z Gdańska 1. 2.
s/s Erna — z Gdyni 1?. 2. — z Gdańska 15. 2.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 2. 2. — z Gdańska 1. 2.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 9. 2. — z Gdańska 8. 2.
s/s Akershus — z Gdyni 16. 2. — z Gdańska 15. 2.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 3. 2. — z Gdańska 31. 1.
s/s Luna — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 10. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 1. 2.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 6. 2. — z Gdańska 8. 2.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 1. 2.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 3. 2.
s/s Irene — z Gdańska 10. 2.
s/s Minos — z Gdańska 17. 2.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 3. 2.
s/s Little Evy — z Gdyni 13. 2.
s/s Little Evy z Gdyni 23. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Alice	—	3. 2.	6. 2.
Jacoba	3. 2.	6. 2.	10. 2.
Birgit	6. 2.	10. 2.	13. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 30. 1. — z Gdańska 2. 2.
s/s Cieszyn — z Gdyni 6. 2. — z Gdańska 9. 2.
s/s Chorzów — z Gdyni 13. 2 — z Gdańska 16. 2.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Fortuna		—	1. 2.	3 2
Egerca		30 1.	5. 2.	7. 2.
Condor	1. 2.	3. 2.	8. 2.	10 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew		2. 2.	9. 2.
Cieszyn	6. 2.	9. 2.	14. 2.
Tczew	13. 2.	16. 2	23. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 8. 2. — z Gdańska 10. 2.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Rhea — z Gdyni 5. 2. — z Gdańska 7. 2.
s/s Nereus — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 14. 2.
s/s Meropl — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 21. 2.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 30. 1. — z Gdyni 1. 2.
s/s Premjer — z Gdańska 13. 2. — z Gdyni 15. 2.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 6. 2. — z Gdyni 8. 2.
s/s Baltonia — z Gdańska 20. 2. — z Gdyni 22. 2.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin z Gdyni 1. 2.
s/s Lwów — z Gdańska 7. 2. — z Gdyni 8. 2.
s/s Lublin — z Gdańska 14. 2. — z Gdyni 15. 2.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 3. 2.
s/s Haarlem — z Gdyni 10. 2.
s/s Majorca — z Gdyni 17. 2.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 5. 2. — z Gdańska 8. 2.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 18/20. 1.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — z Gdyni i z Gdańska 15./20. 2.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Neptun — z Gdyni 7. 1.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 8. 2. — z Gdańska 8. 2.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — z Gdyni 15./20. 2. — z Gdańska 15./20. 2.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Roland — z Gdyni 6. 2. — z Gdańska 5. 2.
m/s Gotland — z Gdyni 7. 2. — z Gdańska 6. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanmail — z Gdyni 9. 2. s/s Scanwates — z Gdyni 24. 2.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 8. 2

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pedro Christofersen — z Gdyni 21. 2.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska 9. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Atreus — z Gdyni 17. 2. s/s City of Wellington 10. 3.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammeren — z Gdyni 17. 2.

Cape Town, Fremantle. Adelaide, Melbourne, Sydney, Brisbane.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Tarn — z Gdyni 11. 2.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku		Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni	
s/s Scanstates	3. 2.	30. 1.	s/s Scanstates	17. 2.
s/s Scanyork	17. 2.	13. 2.	s/s Scanyork	3. 3.
s/s Scanmail	2. 3.	28. 2.		16. 3.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku		Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni	
s/s Kościuszko	20. 1.	s/s Kościuszko	1. 2.
s/s Kościuszko	24. 2.	s/s Kościuszko	8. 3

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax / Odjazdy z Halifax'u		Oczekiwane w Gdyni / Due to arrive at Gdynia	
s/s Kościuszko	22. 1.	s/s Kościuszko	1 2
s/s. Kościuszko	26. 2.	s/s Kościuszko	8. 3.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon	—	3. 2	7. 2.	—	10. 2.
s/s Śląsk	6. 2.	10. 2.	14. 2.	—	17. 2.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
s/s Alice	30. 1.	3. 2.	6. 2.
s/s Janka	3. 2.	6. 2.	10. 2.
s/s Birgit	6. 2.	10. 2.	13. 2.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 3. 2.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 10. 2.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 17. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Antwerp	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Fortuna		27. 1.	1. 2.	3. 2.
Egern		30. 1.	5. 2.	7. 2.
Condor	1. 2.	3. 2.	8. 2.	10. 2.
Niobe		6. 2.	12. 2.	14. 2.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 9. 2.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 14. 2.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	1. 2.	5. 2.	7. 2.	10. 2.
Minos	8. 2.	12. 2.	14. 2.	17. 2.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Premjer	8. 2.	11. 2.	13. 2.
s/s Premjer	22. 2.	25. 2.	27. 2.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	1. 2.	5. 2.	6. 2.
s/s Baltonia	15. 2.	19. 2.	20. 2.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	1. 2.	4. 2.	7. 2.
s/s Lublin	8. 2.	11. 2.	14. 2.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi z				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Blankaholm					3. 2.
m/s Tortugas	—				14. 2.
m/s Stureholm	—		20. 1.		23. 2

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Bore IX				14. 2.	16. 2.
par. Navigator	26. 1.	28. 1.	30. 1.	1. 3.	3. 3.
par. Bore VIII	8. 2.	10. 2.	19. 2.	12. 3.	14. 3.

Lewant — Gdynia/Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	T e r m i n w y j ś c i a							Przypuszczalny termin nadejścia
m/s	Pireus	Istanbul	Izmir	Beurouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
Erland	12. 1.	14. 1.	16. 1.	8. 1.	—	22. 1.	22. 1.	10. 2.
Vikingland	15 1.	17. 1.	--	20. 1.	25. 1.	—	1. 2.	18. 2.
Blaland	26. 1.	28. 1.	2. 2.	2. 2	—	12. 2.	—	4. 3.
Hemland	31. 1.	3. 2.	—	8. 2.	12. 2.	—	22. 2.	13. 3.
Nordland	14. 2.	16. 2.	—	19. 2.	25. 2.	5. 3.	—	24. 3.
Gotland	27. 2.	—	4. 3.	—	8. 3.	15. 3.	—	4. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	T e r m i n w y j ś c i a							Przypuszczalny termin nadejścia
	Marsylia	Genua	Livorno	Syrakuzy	Catania	Messina	Palermo	Gdynia—Gdańsk
par. Iberia	—	—	—	17. 1.	18. 1.	19. 1.	20. 1.	6—8. 2.